भारतवर्ष का भूगोल

(संयुक्त प्रान्तीय और अजमेर बोर्ड द्वारा हाई स्कूल की परीक्षा के लिये, हिन्दू यूनिवर्सिटी द्वारा काशी की प्रवेशिका परीक्षा के लिये, पटना यूनिवर्सिटी द्वारा बिहार-उड़ीसा मेट्रीकुलेशन, परीक्षा के लिये, हिन्दी साहित्य सम्मेलन द्वारा प्रथमा और मध्यमा परीक्षा तथा प्रयाग महिला-विद्यापीठ द्वारा विदुषी परीक्षा के लिये स्वीकृत

लेखक—

रामनारायण मिश्र, बी० ए०

'भू-परिचय' के रचयिता, "भूगोल"-सम्पादक

प्रोफ़ेसर आफ़ ज्याग्राफ़ी, इविंग क्रिश्चियन कालेज, प्रयाग

प्रकाशक—

"भूगोल" कार्यालय, प्रयाग

चतुर्थावृत्ति] १९३९ मूल्य २)

FOREWARD

I am very glad to write this foreword to the " Bharatwarsh ka Bhugol " (Geography of India) at the request of the author, Mr. Ram Narain Misra. Even were Mr. Misra not well-known in the educational world, it would be clear that his book has been written by one who understands the needs of school students and can set forth the information he wants to convey in a manner at once attractive and thought-stimulating. Mr. Misra has travelled widely and extensively throughout India and the surrounding countries and hence the information he gives, has been collected first-hand and is not a conglomeration of matter picked out of existing text-books and gazetters. Being a teacher of geography, he has been judicious in the selection of facts and has perceived and indicated their relative importance. No facts have been allowed to stand alone; the author is too much of an educationist to permit that, and their causes have been clearly and adequately treated.

The text has been supplemented by quite a large number of useful maps by the author, showing various climatic conditions, productions, density of population, etc. The pictures which adorns the book are new and many are from photographs taken by the author in the course of his travels. That he is a man of taste is evident from the view-points from which the photographs have been taken.

I cannot speak too highly of this book which should make geography not only a favourite with students but

should also encourage them to take a lively interest in the geography of their country. Nor is this book without interest for those whose school-days are over as it provides interesting and thoughtful study of the possibilities of development of the motherland. I congratulate the author for bringing out such an excellent text-book of geography and hope that it will meet the appreciation of teachers and those interested in geography teaching.

K. KISHOR.

Allahabad :
June 30, 1931.

प्रस्तावना

आज से प्रायः २० वर्ष पहले मैंने भारतवर्ष का एक अच्छा भूगोल अँग्रेज़ी में देखा। उसे देखते ही मेरे मन में यह विचार उठा कि हिन्दुस्तानी लोग अपने देश का भूगोल स्वयं क्यों नहीं लिखते हैं। आगे चल कर शायद इसी विचार ने मुझे प्रेरित किया।

मैं देश से परिचय प्राप्त करने के लिए भिन्न-भिन्न भागों की यात्रा करने लगा। यात्रा से मुझे बड़ा लाभ हुआ। इसलिए कठिनाइयों से कुछ भी न डर कर मैंने धीरे-धीरे सारे भारतवर्ष, ब्रह्मा और लंका का पर्यटन कर डाला।

इस यात्रा के आरम्भ से लेकर अब तक भारतवर्ष के सम्बन्ध में मुझे जितने ग्रन्थ* मिले, मैंने उन्हें बड़े चाव से पढ़ा। प्रस्तुत पुस्तक इसी यात्रा और अध्ययन के आधार पर १९३१ ई० में पहली बार प्रकाशित हुई। १९३५ में इसका दूसरा संस्करण छपा। तीसरा संस्करण जुलाई १९३८ में छपा।

पुस्तक को भूगोल के शिक्षकों और विद्यार्थियों ने अपना कर मुझे आशातीत प्रोत्साहन दिया। इसीलिए आवश्यक परिवर्तन और संशोधन के साथ फिर पुस्तक को चौथी बार प्रकाशित कर रहा हूँ। आवश्यक नकशे और चित्र कुछ और बढ़ा दिये गये हैं। अनेक साधारण चित्रों और नकशों के अतिरिक्त २ तिरंगे नक़शे दिये गये हैं। भारतवर्ष में छपी हुई यह पहली पुस्तक है जिसमें इतने नक़शे का प्रयोग हुआ है।

---

* कुछ पुस्तकों की सूची पुस्तक के अन्त में दी हुई है।

इस पुस्तक में प्रादेशिक विवरण के साथ-साथ मानवी भूगोल को सब कहीं प्रधानता दी गई है। प्रथम प्रकरण में भारतवर्ष की भू-रचना, जलवायु आदि का विवरण सामूहिक दृष्टि से किया गया है। दूसरे प्रकरण में प्रदेश के अनुसार राजनैतिक प्रान्तों का विवरण है। अपरिचित प्रान्तों का विवरण कुछ अधिक विस्तार के साथ किया गया है। उनमें चित्र भी अधिक हैं। पर नक़शे सब कहीं दिये गये हैं। तीसरे प्रकरण में व्यापार सम्बन्धी बातें हैं। परिशिष्ट में उन उपयोगी तालिकाओं को दिया है जो भूगोल के विद्यार्थी को समय समय पर काम देंगी। उनकी सहायता से ग्राफ़ आदि क्रियात्मक पाठ हो सकेंगे। इनके अन्त में प्रश्न दिये हैं। जिनसे पाठक अपने भौगोलिक ज्ञान की परीक्षा कर सकते हैं। प्रयत्न करने पर भी शायद कहीं अशुद्धियाँ रह गई हों। यदि पाठकगण उन अशुद्धियों अथवा अन्य सुधार-सम्बन्धी सम्मतियों को लिख भेजें तो बड़ी कृपा होगी।

मैं उन सब मित्रों का बड़ा ही कृतज्ञ हूँ जिनकी कृपा से चतुर्थ आवृत्ति प्रकाशित करने का मुझे अवसर मिला है। अन्त में मैं इस पुस्तक के भूमिका-लेखक, भूगोल के धुरन्धर विद्वान् श्रीयुत कौशलकिशोर जी, बी० ए०, एफ० आर० जी० एस० को धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता जिन्होंने संयुक्त प्रान्त में भूगोल विषय को रुचिकर बनाने और उन्नत करने में सर्वप्रथम पथ-प्रदर्शक का काम किया। पाठकों से एक बार फिर यही अनुरोध है कि वे इस पुस्तक की त्रुटियों से मुझे अवश्य सूचित करें।

३० सितम्बर, १९३९

रामनारायण मिश्र
"भूगोल"-कार्यालय
प्रयाग

विषय सूची

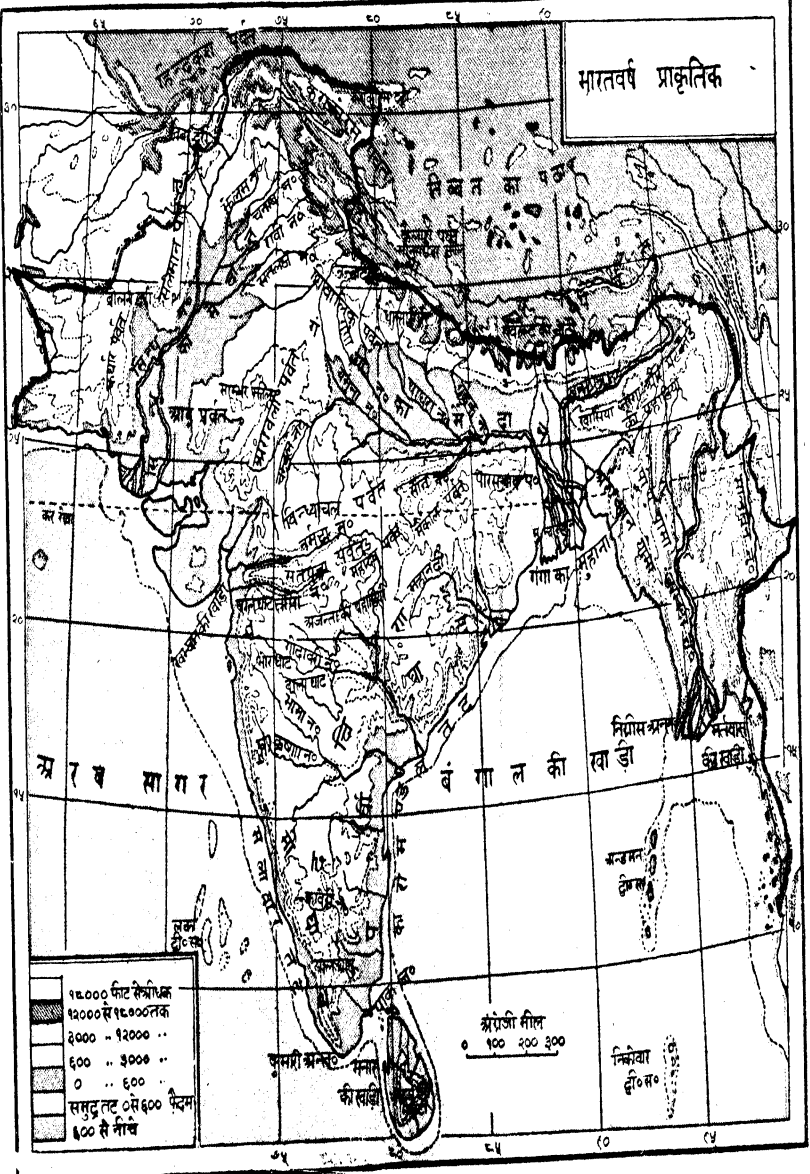
विषय	पृष्ठ
पहला अध्याय ...	१-७
भारतवर्ष का विस्तार और स्थिति	
स्थल-सीमा, जल-सीमा ...	
दूसरा अध्याय ...	८-२५
प्राकृतिक विभाग, पर्वतीय प्रदेश	
ग्लेशियर ...	
दर्रे ...	
उत्तरी-पश्चिमी शाखाएं	
उत्तरी-पूर्वी ...	
मैदान ...	
भावर ...	
तराई ...	
पठार ...	
तटीय मैदान ...	
तीसरा अध्याय ...	२६-३७
गङ्गा ...	
यमुना	
रामगंगा ...	
ब्रह्मपुत्र ...	
सिन्ध	
मध्य भारत और दक्खिन की नदियाँ	
नर्मदा ...	
ताप्ती ..	
महानदी ...	
गादावरी ...	
कृष्णा ...	
कावेरी	
भारतीय नदियों की विशेषताएँ ...	
चौथा अध्याय ...	३८-४९
भूगर्भ विद्या और प्राकृतिक सम्पत्ति	
जल	
मिट्टी ..	
मकान बनाने के पत्थर ...	

विषय	पृष्ठ
संगमरमर, स्लेट, कोयला,	
पीट, मिट्टी का तेल, सोना,	
तांबा, लोहा	...
मेंगनीज, हीरा	...
नमक, शोरा, फिटकरी	...
सुहागा, रेह, अभ्रक, गंधक, काँप	
पाँचवाँ अध्याय	५०-६२
जलवायु	...
तापक्रम	...
उँचाई और तापक्रम	...
मानसून	...
दक्षिणी-पश्चिमी मानसून	
उत्तरी-पूर्वी मानसून	...
बंगाल की खाड़ी के चक्रवात	
मानसून से बाहरी बातों	
का सम्बन्ध	
छटा अध्याय	६४-७२
सिंचाई	...
बारी-द्वाब-नहर,	
सरहिन्द नहरलोअर चनाब	
नहर, गङ्गा-नहर	...
यमुना नहर	...
बेतवा नहर, सारदा नहर	
दक्खिन की नहरें	...
सक्खर नहर	...
बीकानेर और स्वात नहर	
सातवाँ अध्याय	७३-७९
बनस्पति और पशु	...
आठवाँ अध्याय	८०-१००
कृषि—धान, गेहूँ, जौ,	
ईख, कपास, जूट,	
नील, अफीम,	
तम्बाकू, चाय,	
कहवा, पान,	
सुपारी, नारियल,	
मूङ्गफली, मसाले,	
फल, तरकारियां,	
रबड़ लाख	...
नवाँ अध्याय	१०१-११३
कला कौशल	...
दसवाँ अध्याय	११४-१२३
मनुष्य-धर्म-भाषाएँ	...
ग्यारहवाँ अध्याय	१२४-१३३
प्राकृतिक प्रदेश	...
भारतवर्ष के राजनैतिक विभाग	
बारहवाँ अध्याय	१३७-१४४
बिलाचिस्तान	...
तेरहवाँ अध्याय	१४५-१५५
सीमा-प्रान्त	...
चौदहवाँ अध्याय	१५६-१६६

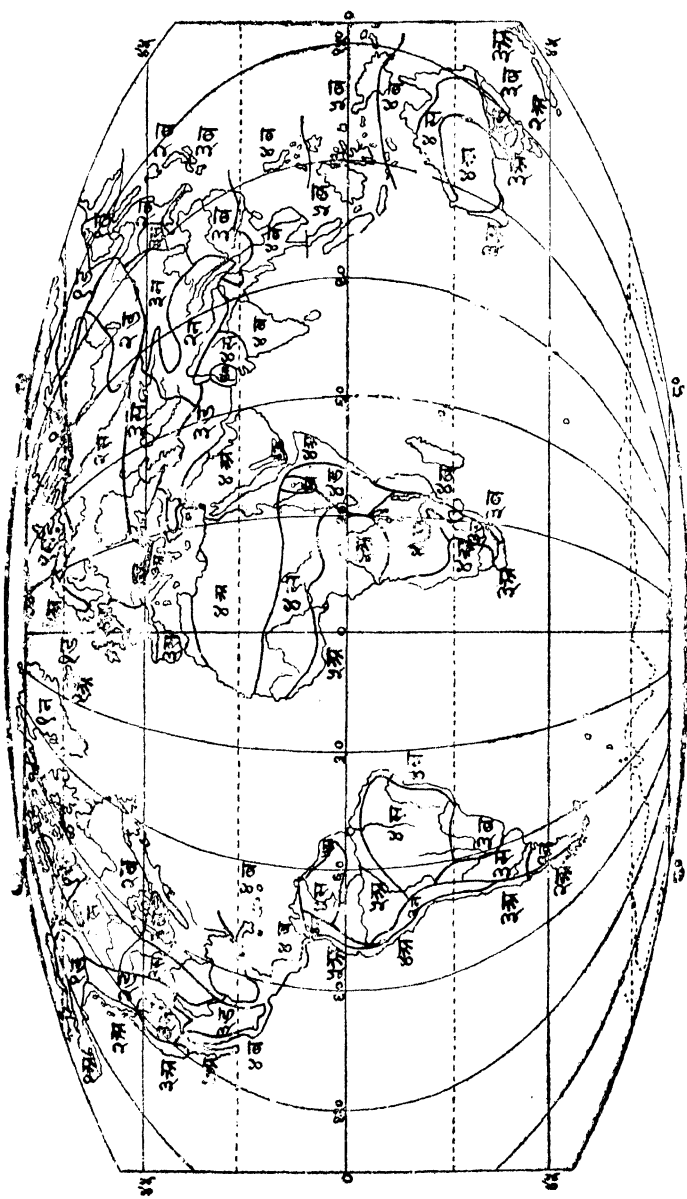
विषय	पृष्ठ
काश्मीर-चम्बा, शिमला की रियासतें ···	
पन्द्रहवाँ अध्याय ···	१६७-१७५
नैपाल ···	१६७
शिकम ···	१७३
भूटान ···	१७४
सोलहवाँ अध्याय ···	१७६-१८४
आसाम-प्रान्त ···	
सत्रहवाँ अध्याय ···	१८५-१९९
बंगाल-प्रान्त ···	
अठारहवाँ अध्याय	२००-२०८
बिहार-उड़ीसा ···	२०४
उड़ीसा ···	२०७-२०८
उन्नीसवाँ अध्याय ···	२०९-२२२
संयुक्त प्रान्त ···	
बीसवाँ अध्याय ···	२२३-२३५
पञ्जाब ···	
इक्कीसवाँ अध्याय	२३६-२५१
बम्बई ···	२३६
सिन्ध ···	२३८
कच्छ ···	२४३
काठियावाड़ ···	२४३
गुजरात ···	२४३-२४४
पश्चिमी तटीय प्रदेश	२४४-२५०
पठार ···	२५०-२५१
बाईसवाँ अध्याय ···	२५२-२६१
मद्रास-प्रान्त ···	
तेईसवाँ अध्याय ····	२६२-२६६
पठार के देशी राज्य ···	
हैदराबाद	२६२
मैसूर	२६४
कुर्ग	२६६
चौबीसवाँ अध्याय	२६७-२७१
मध्य-प्रान्त या महाकौशल	
पचीसवाँ अध्याय	२७२-२७५
मध्य भारत ···	
ग्वालियर	२७४
इन्दौर भूपाल	२७४
धार, देवास, ओरच्छा, दतिया, पन्ना, रीवां	२७५
छब्बीसवाँ अध्याय	२७६-२७९
राजस्थान या राजपूताना	
सत्ताईसवाँ अध्याय	२८०-२९७
ब्रह्मा ···	
अट्ठाईसवाँ अध्याय	२९८-२९९
अंडमन और निकोबार द्वीप ···	
उन्तीसवाँ अध्याय	३००-३१२
लंका ····	
मालद्वीप और लखद्वीप	३१२-३१४

विषय	पृष्ठ
भारतवर्ष का व्यापारिक विवरण	...
तीसवाँ अध्याय	३१७-३१९
भारतवर्ष की सड़कें और तार	...
इकतीसवाँ अध्याय	३२०-३२५
भारतवर्ष के जल-मार्ग और जल-शक्ति नाव चलने योग्य नहरें	...
नाव चलने योग्य नदियाँ	
भारतवर्ष की जलशक्ति	
बत्तीसवाँ अध्याय	३२६-३३५
भारतवर्ष के रेल-मार्ग	
तैंतीसवाँ अध्याय	३३६-३४२
भारतवर्ष के हवाई मार्ग और टाइम-टेबिल	...
चौंतीसवाँ अध्याय	३४३-३६१
संसार से भारतवर्ष का व्यापारिक सम्बन्ध	...
प्रधान बन्दरगाहों का व्यापार	...
तटीय व्यापार	...
बन्दरगाहों की दशा	...
सीमा-प्रान्तीय व्यापार	...
लंका का व्यापार	...
परिशिष्ट	३६२

तालिकायें १—६

विषय	पृष्ठ
विदेशों में भारतीय	...३६२-३६३
प्रसिद्ध स्थानों की मासिक तथा वार्षिक वर्षा और तापक्रम	...३६४-३७२
भारतवर्ष की उपज का विस्तार वर्गमीलों में	...३७२-३७३
भारतवर्ष की पशु-सम्पत्ति	३७४-३७५
भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानों की दूरी समुद्री मार्ग से	३७६
रेल-मार्ग से दूरी	... ३७७
भारतवर्ष की प्रसिद्ध नहरें	३७८-३८१
संगठित कारबार	३८२-३८३
भारतीय सरकार का आय व्यय	...३८४-३८५
प्रश्न माला	...३८६-३९६
कुछ सहायक-ग्रन्थ	...३९७-४००

भारतवर्ष

का

भूगोल

१—संसार के प्राकृतिक विभागों में भारतवर्ष का स्थान

भारतवर्ष का भूगोल

पहला अध्याय

भारतवर्ष का विस्तार और स्थिति

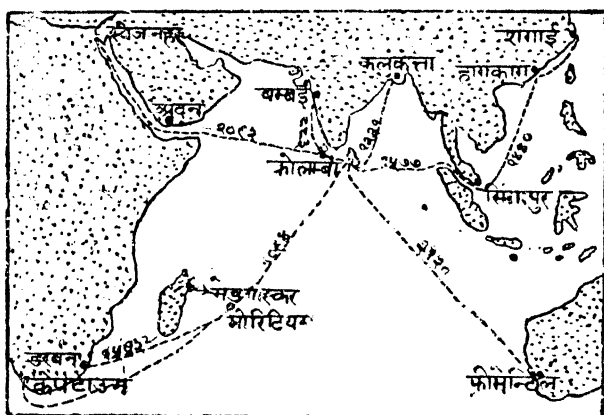
जिस देश में हम रहते हैं, उसकी स्थिति भूमंडल में बड़े महत्व की है। इसी स्थिति के कारण संसार का सभ्य समाज भारतवर्ष से सदा से ही परिचित रहा है। प्राचीन काल में दूर दूर देशों के अनेक लोग भारतीय गुरुकुलों में विद्या ग्रहण करके अपने को धन्य मानते थे। बहुत सी जातियाँ घरेलू झगड़ों और बाहरी हमलों से बचने के लिए भारतीय सम्राटों को मित्र बनाती थीं। जीवन के आवश्यक पदार्थ इतनी अधिक मात्रा में यहाँ से दूसरे देशों में पहुँचते थे कि हमारा देश कर्म-भूमि कहलाने लगा। आगे भी संसार में स्थायी शान्ति और सच्ची उन्नति तभी होगी जब भारतवर्ष सबल, स्वावलम्बी और स्वाधीन होगा।

भारतवर्ष की स्थिति को ठीक ठीक समझने के लिए संसार का नक़शा सामने रख लेना चाहिए। संसार का विशाल स्थलसमूह भूमध्यरेखा के उत्तर में ही है। हमारे देश का अत्यन्त दक्षिणी भाग (लंका का दक्षिणी तट) भूमध्यरेखा से केवल ४०० मील (उत्तर की ओर) दूर है। पर कर्करेखा भारतवर्ष को दो भागों में बाँटती है। सिन्ध का डेल्टा इस रेखा

के उत्तर में पास ही स्थित है। यह रेखा कच्छ, गुजरात, मालवा, मध्य-प्रान्त, छोटा नागपुर होती हुई गंगा के डेल्टा को कुछ दूर दक्षिण में छोड़ देती है। इसी कर्करेखा के दक्षिण में कुमारी अन्तरीप तक दक्खिन का पठार प्रायः समद्विबाहु त्रिभुज बनाता है। इस रेखा के उत्तर में एक दूसरे विषमबाहु त्रिभुज का ऊपरी सिरा पामीर के नीचे प्रायः ३७ अक्षांश पर काश्मीर का अत्यन्त उत्तरी स्थान है। उत्तरी ध्रुव इस स्थान से प्रायः साढ़े तीन हज़ार मील दूर है। चूँकि उत्तरी ध्रुव और भूमध्यरेखा के बीच सवा छः हजार मील की दूरी है इसलिए उत्तर से दक्षिण तक भारतवर्ष की अधिक से अधिक लम्बाई २,००० मील है। ८० पूर्वी देशान्तर काश्मीर के पूर्वी सिरे और लंका के पश्चिमी तट को पार करती है। भारतवर्ष की यही प्रायः मध्यवर्ती देशान्तर रेखा है। बिलोचिस्तान का पश्चिमी सिरा ६०° पूर्वी देशान्तर पर स्थित है और ब्रह्मा की शान-रियासतों का पूर्वी सिरा १०१° पूर्वी देशान्तर को छूता है। इस प्रकार पूर्व से पश्चिम तक भारतवर्ष का अधिक से अधिक विस्तार ४० देशान्तरों* अर्थात् ढाई हज़ार मीलों को घेरे हुए है। पूर्व और पश्चिम का यह विस्तार समस्त (३६०) देशान्तरांशों का $\frac{1}{9}$ है। इस विशाल विस्तार के कारण पूर्वी ब्रह्मा और पश्चिमी बिलोचिस्तान के स्थानीय समय में २$\frac{1}{2}$ घंटे का अन्तर रहता है। जब मिचीना में दोपहर होता है, उस समय मीरजावा (बिलोचिस्तान) में (दिन के) ९$\frac{1}{2}$ ही बजते हैं। पर रेल आदि में भारतवर्ष के सभी नगर मद्रास के मध्यवर्ती प्रामाणिक समय का प्रयोग करते हैं। केवल कलकत्ता में (मध्यवर्ती और स्थानीय) दोनों ही समयों का प्रयोग होता है।

---

* अक्षांश का प्रत्येक अंश सब कहीं प्रायः ६९ मील के बराबर होता है। पर देशान्तर का एक अंश केवल भूमध्य रेखा पर ही ६९ मील होता है। और अक्षांशों पर दूसरी घटती जाती है। आजकल बरमा या ब्रह्मा भारतवर्ष से अलग हो गया है।

कटान बहुत कम होने पर भी भारतवर्ष की तट-रेखा प्रायः ६,००० मील है। पर स्थल सीमा केवल ६,००० मील है और फ़ारस, अफ़गानिस्तान, रूस, चीन और स्याम से मिली हुई है। इन सीमाओं के भीतर भारतवर्ष का क्षेत्रफल प्रायः १८ लाख वर्ग मील है। इस विशाल क्षेत्र में समस्त संसार की १/५ जनसंख्या (प्रायः ३५ करोड़) का निवास है। जिस प्रकार एशिया महाद्वीप संसार के स्थल-समूह के प्रायः मध्य में है

२—भारतवर्ष की स्थिति

उसी प्रकार एशिया में भारतवर्ष का मध्यवर्ती स्थान है। इसी से बहुत से पश्चिमी लोग भारतवर्ष को मिडिल ईस्ट या मध्य पूर्व के नाम से पुकारते हैं। प्राचीन समय में प्रधान स्थल-मार्गों का आरम्भ भारतवर्ष से होता था। इस बात का प्रमाण चीन, फारस, मिस्र, यूनान, इटली आदि कई देशों के प्राचीन इतिहास से मिलता है। जल-मार्गों के लिए भारतवर्ष की स्थिति और भी केन्द्रवर्ती है। कोलम्बो से पर्थ (आस्ट्रेलिया) और डर्बन (दक्षिण अफ्रीका) प्रायः समान दूरी पर ही हैं। कलकत्ते से

सिंगापुर और हांगकांग होकर याकोहामा को अक्सर जहाज़ छूटते रहते हैं। अदन और स्वेज़ होकर योरुप में हम प्रायः दो ही सप्ताह के भीतर पहुँच सकते हैं। योरुप के आगे अमरीका का पूर्वी तट बम्बई से प्रायः उतना ही दूर है जितना कि अमरीका का पश्चिमी तट कलकत्ते से पूर्व की ओर है। संसार की परिक्रमा करने वाले हिन्दुस्तानी यात्री अक्सर योरुप होकर न्यूयार्क पहुँचते हैं और जापान होकर घर लौट आते हैं। वायुमार्ग के लिए भारतवर्ष की स्थिति और भी महत्वपूर्ण है। हवाई जहाज-द्वारा संसार का चक्कर लगाने वाले प्रायः सभी यात्री कराची या कलकत्ते में पेट्रोल लेने के लिए उतरते हैं।

भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानों की दूरी

(सीधी रेखा में)

उचित पैमाना मान कर कराची से क्वेटा तक ३५० मील का लम्ब खींचो। फिर कराची से इसी लम्ब के साथ (दक्षिण की ओर) २३ अंश का कोण बनाती हुई ७०० मील लम्बी रेखा खींचो। इस रेखा के सिरे पर पेशावर स्थित होगा। अब कराची-क्वेटा रेखा की समानान्तर पेशावर से १,००० मील लम्बी रेखा खींचो। यह रेखा मुलतान के पास से होती हुई बम्बई में समाप्त हो जायगी। यदि हम पेशावर-कराची रेखा के साथ ८० अंश का कोण बनाती हुई ६०० मील लम्बी एक रेखा पेशावर से खींचें तो यह रेखा काबुल होती हुई जुलफिकार तक पहुँचेगी, जहाँ अफग़ानिस्तान, फ़ारस और रूस की सीमाएँ मिलती हैं। पेशावर-कराची रेखा को ठीक उत्तर की ओर २०० मील बढ़ाने से बेरोगिल दर्रा मिलता है जहाँ से रूस के लिए प्रधान मार्ग है।

बम्बई एक ऐसे समद्विबाहु त्रिभुज का शीर्ष है जिसकी (१,००० मील लम्बी) दो समान भुजाएँ पेशावर और कलकत्ते को गई हैं।

भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानों की सीधी रेखा में दूरी।
जैसे सीधी रेखा में कौआ एक स्थान से दूसरे स्थान को उड़ता है।
काबुल
पेशावर
क्वेटा
सकर
कराँची
अम्बाला
दिल्ली
बरेली
लखनऊ
कलकत्ता
बम्बई
मद्रास
रंगून
कोलम्बो
८५२ मील
६७५ मील
९१० मील
९,५६६ मील
१००० मील
१२०० मील
३०० मील
६०० मील
२,२३३ मील
४,२१५ मील
बम्बई से लंडन
कोलम्बो से लंडन ६६४५ मील
कोलम्बो से रंगून १२३५ मील
कलकत्ता से कोलम्बो

पेशावर और कलकत्ते को मिलाने वाली १,२००० मील लम्बी रेखा इस त्रिभुज का आधार है। कलकत्ते से मद्रास ८०० मील दूर है। बम्बई से कुमारी अन्तरीप इतनी ही दूर है। पर मद्रास से कुमारी अन्तरीप केवल ४०० मील है। यदि हम कलकत्ता-मद्रास रेखा के साथ समकोण बनाती हुई ६०० मील लम्बी एक रेखा मद्रास से खींचें तो यह रेखा बम्बई को छुयेगी। यदि हम मद्रास से १,००० मील लम्बी एक ऐसी रेखा खींचें जो बम्बई-पेशावर रेखा की समानान्तर हो तो यह रेखा इलाहाबाद और बरेली होती हुई अम्बाला पहुँचेगी और कलकत्ता-पेशावर रेखा को दो समान भागों में विभाजित करेगी। कलकत्ते से जितनी दूर पेशावर है, उतनी ही दूर रंगून है। उसी प्रकार कराची से बम्बई और मस्कत (अरब) समान दूरी पर स्थित हैं।

दूसरा अध्याय

प्राकृतिक विभाग

भारतवर्ष एक विशाल देश है। यहाँ समतल उपजाऊ खेत, सघन बन, उजाड़ रेगिस्तान और उच्च निर्जन हिमागार आदि संसार के सभी प्रदेशों का समावेश है। पर रचना के अनुसार हमारा देश चार भागों में बाँटा जा सकता है।

१—सर्वोच्च पहाड़ी प्रदेश उत्तर में है। इसकी उपशाखायें एक विशाल कोष्टक के समान अरब-सागर और बंगाल की खाड़ी तक पहुँचती हैं।

२—पहाड़ों की तलहटी में एकदम नीचा मैदान है। यह मैदान दुनिया भर के मैदानों में सब से अधिक उपजाऊ, सघन और सभ्य रहा है। यह मैदान गंगा के डेल्टा से लेकर सिन्ध के डेल्टा तक फैला है।

३—मैदान के दक्षिण में दक्षिण (दक्खिन) का पठार है। यह पठार मैदान की अपेक्षा कहीं अधिक ऊँचा है। हिमालय के सामने इसकी ऊँचाई कुछ भी नहीं है। पर इस पठार की उम्र, मैदान तथा हिमालय पहाड़ दोनों ही से अधिक बड़ी है।

४—पठार के पूर्वी और पश्चिमी ओर तंग तटीय मैदान हैं। इस तट का बहुत-सा भाग उथले (अधिक से अधिक ६०० फुट गहरे) समुद्र से

ढका है। वास्तव में हमारे देश की स्थल-सीमा इसी ६०० फुट गहराई वाली रेखा के पास से आरम्भ होती है। इस प्रकार लंका-द्वीप हमारे भारतवर्ष का ही अंग है। इन दोनों के बीच वाले पाक जल-संयोजक की गहराई ८० गज़ से कम ही है। रामेश्वरम् से १६ मील आगे धनुष्कोटि तक रेल-मार्ग है। धनुष्कोटि और तलेमनार के बीच में भी जल के ऊपर निकली हुई शिलायें प्राचीन सेतु की साक्षी दे रही हैं। अगर समुद्र की गहराई २०० गज़ कम हो जावे तो लंका के भी और आगे प्रायः ५० मील तक भारतवर्ष से हम पैदल जा सकते हैं।

पर्वतीय प्रदेश

विशाल हिमालय-पर्वत दुनिया भर के पहाड़ों से कहीं अधिक ऊँचे हैं। इनकी पर्वत-श्रेणी पामीर (बामे दुनिया या संसार की छत) से आरम्भ होती है। दक्षिण-पूर्व की ओर मुड़ने के कारण इस पर्वत-श्रेणी का आकार तलवार के समान हो गया है। पर इस उत्तरी पर्वतीय प्रदेश में हिमालय की एक ही श्रेणी नहीं है। वास्तव में यहां कई पर्वत-श्रेणियाँ हैं। इनके बीच में दुर्गम हिमागार और डरावनी घाटियां हैं। इस पर्वतीय प्रदेश के दक्षिण में सिंध और गंगा का उपजाऊ और नीचा मैदान है। इसके उत्तर में तिब्बत का प्रायः तीन मील ऊँचा, वीरान और पथरीला पठार है। इस प्रकार गंगा के मैदान से तिब्बत के पठार तक हिमालय की चौड़ाई प्रायः २०० मील है। समतल मैदान में २०० मील की यात्रा रेल द्वारा आठ-दस घंटे में तय हो सकती है। पर हिमालय को पार करना कई हफ्तों में भी सुगम नहीं है। एक पर्वत-श्रेणी पार करने पर दूसरी और अधिक ऊँची श्रेणी हमारे सामने आती है। पहिली श्रेणी और दूसरी के बीच में कहीं कहीं कई मील लम्बा और चौड़ा हिमागार मिलता है। कभी मार्ग में वेगवती नदी पड़ती है जिस

पर पुल नहीं होता है। जहां कहीं पुल होता भी है, तो वह बेंत या

३—पहलगाँव का पर्वतीय दृश्य और पुल

रस्सी का बना होता है। ज़रा इधर उधर डिगने पर आदमी सैकड़ों फुट गहरी कन्दरा में जा गिरता है और पत्थरों से टकराकर चकनाचूर हो जाता है अथवा उछलती हुई नदी में डूब जाता है।

भारतीय मैदान के सामने वाले ढालों पर पूर्वी हिमालय में हिमरेखा की ऊँचाई प्रायः १४,००० फुट है। पर श्रेणी के पश्चिमी भाग में हिमरेखा १६,००० फुट की ऊँचाई पर मिलती है। दूसरी ओर तिब्बत में हिमरेखा की ऊँचाई इससे भी ३,००० फुट अधिक हो जाती है, क्योंकि दूसरी ओर पहुँचने पर मानसूनी हवा में नमी नहीं रहती है। हिमालय की छोटी श्रेणी की ऊँचाई १२,००० फुट के भीतर ही है इसलिए इस समय यहाँ हिमागारों का अभाव है। पुराने हिमागारों के इन पर चिन्ह अवश्य मिलते हैं, पर २०,००० फुट की ऊँचाई पर हिमालय में अनेक

हिमागार (ग्लेशियर) हैं। इनमें से कुछ तो दुनिया भर में सबसे बड़े हिमागार हैं। कुछ विशाल हिमागार ऊँचे खंडों से नीचे नहीं उतरते हैं। फिर भी आर्क्टिक प्रदेश के हिमागारों से टक्कर लेते हैं। हिस्पार, चोगोलुङ्गमा आदि कुछ हिमागारों की लम्बाई २४ मील के ऊपर है। बाल्टोरो आदि एक दो तो प्रायः ४० मील लम्बे हैं। पर अधिकांश हिमागारों की लम्बाई दो तीन मील ही है। लम्बाकार हिमागार (काश्मीर में) ७ या ८ हजार फुट तक नीचे उतर आते हैं। पर

४—ग्लेशियर को पार करने में याक को भी बड़ी कठिनाई पड़ती है

सामानान्तर घाटियों में विचरने वाले हिमागार १०,००० फुट से नीचे नहीं आते हैं। हिमागारों की दैनिक गति किनारों पर तीन चार इंच होती है, पर बीच में एक फुट तक देखी गई है। भारतवर्ष के प्रसिद्ध हिमागारों की लम्बाई आगे दी जाती है :—

शिकम

हिमागार	लम्बाई
ज़ेमू	१६ मील
किंचिंचिंगा	१० मील

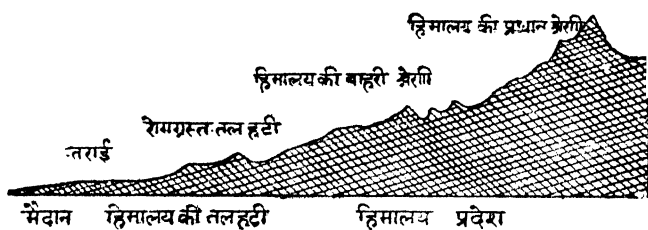
काश्मीर

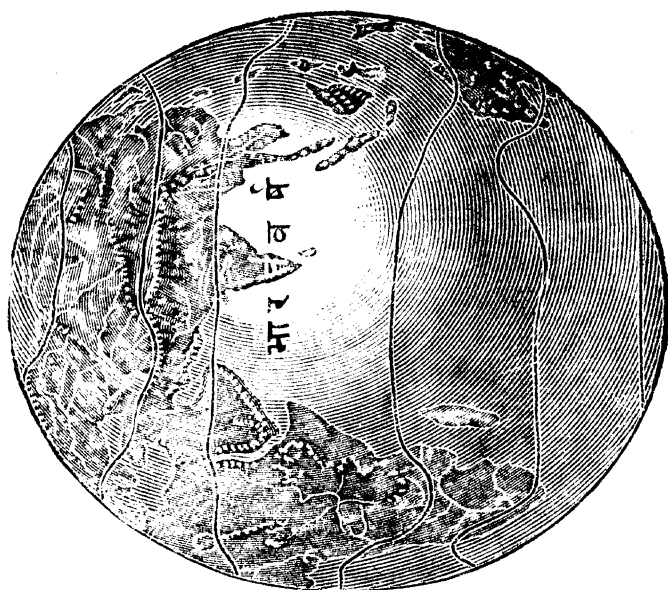
हिमागार	लम्बाई
रूपल	१० मील
दियामीर	७ मील
सोनापानी	७ मील
रूनदुन	१२ मील

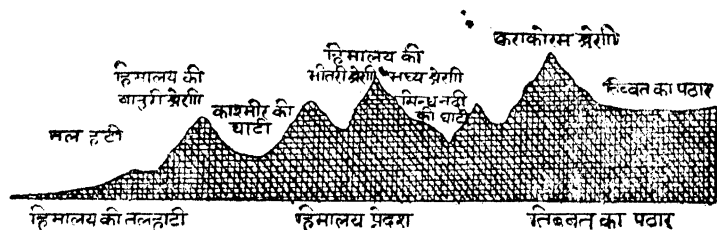
कमायूँ

हिमागार	लम्बाई
मिलम	१२ मील
केदारनाथ	९ मील
गंगोत्री	१६ मील
कोसा	७ मील

कराकोरम

हिमागार	लम्बाई
वियाफ़ो	३९ मील
हिस्पार	२५ मील
बतोरा	२६ मील
गशरब्रुम	२४ मील
चोगोलुंगमा	२४ मील

५—मैदान से हिमालय तक एक खंड

उत्तर में विशाल हिमालय पर्वत ने हिन्दुस्तान को मध्य एशिया से प्रायः बिलकुल अलग कर दिया है। जो विशाल पर्वत-प्रणाली योरुप और एशिया के बीच में चली गई है, हिमालय उसी का दक्षिणी पूर्वी और सब से अधिक ऊँचा भाग है। पामीर से निकलने वाली पर्वत-श्रेणियों में हिमालय सब से दक्षिण में है। सिन्ध नदी से लेकर ब्रह्मपुत्र नदी के मोड़ तक हिमालय पर्वत तलवार के आकार में १६०० मील तक फैला हुआ है।

६—संसार की पर्वत-श्रेणियाँ

हिमालय पर्वत प्रायः तीन समानान्तर श्रेणियों से बने हैं। सिन्ध और गंगा के मैदान के किनारे वाली श्रेणी मैदान की तरह मिट्टी, बालू और कंकड़ की बनी है। इस श्रेणी पर कहीं कहीं हाथी और दूसरे स्तनधारी जानवरों के पुराने ढांचे मिले हैं। इससे सिद्ध होता है कि यह श्रेणी किसी समय में हमारे मैदान का अंग थी। यह श्रेणी बहुत ऊँची भी नहीं है और सिवालिक* नाम से प्रसिद्ध है। इसके आगे हिमालय की दूसरी श्रेणी है जो पचास साठ मील चौड़ी और ६,००० फुट से १२,००० फुट तक ऊँची है। दक्षिण की ओर यह श्रेणी कहीं कहीं सिवा-

७—पहाड़ी भाग का एक खंड

लिक पहाड़ियों से जुड़ी हुई है। पर अक्सर इन दोनों श्रेणियों के बीच में खुले हुए मैदान हैं, जो पश्चिम में दून (जैसे देहरादून) और पूर्व में (भूटान के पास) द्वार कहलाते हैं। दूसरी श्रेणी के उत्तर में हिमालय की सब से ऊँची तीसरी श्रेणी है। इस श्रेणी की औसत ऊँचाई २०,००० फुट है। चालीस से अधिक चोटियां प्रायः पाँच मील ऊँची उठी हुई हैं। हिमालय की मुख्य चोटियाँ ये हैं:—नंगा पर्वत २६,१८२ फुट (काश्मीर में), नंदा देवी २५,६६१ फुट (संयुक्तप्रान्त में) गौरीशङ्कर या माउंट एवरेस्ट २९,१४१ फुट, किंचिंचिंगा २७,८१५ फुट और धवलगिरि २६,८२६ फुट (नैपाल में), ऊँची

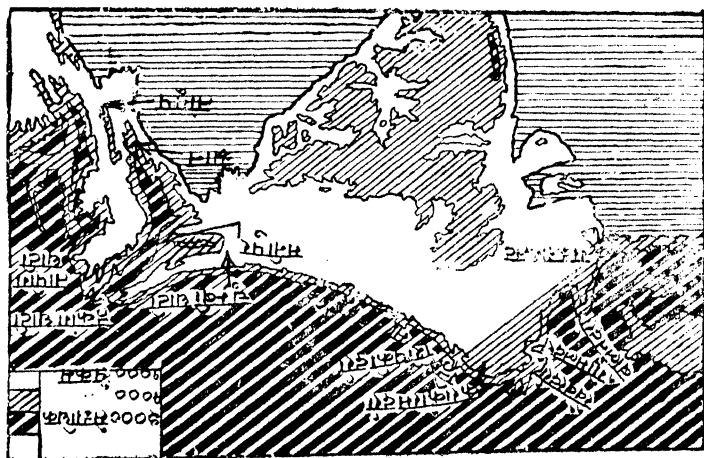
* सिवालिक शब्द सवालाख से बिगड़ कर बना है। इस ओर कई छोटी छोटी चोटियां होने के कारण यह नाम पड़ा।

८—पहाड़ी पोस्टमैन

यह पहाड़ी पोस्टमैन अपने दुर्गम मार्ग के संकटों को हँसकर पार करता है।

हैं। इस श्रेणी की सब चोटियाँ साल भर तक बरफ़ से ढकी रहती हैं। इस उच्च पर्वत-श्रेणी के दर्रे भी १७,००० फुट ऊँचे हैं और आठ नौ महीने बरफ़ से घिरे रहते हैं। यह बर्फ़ीली श्रेणी मैदान से प्राय: १०० मील ही दूर है। पर यहाँ पहुँचना या इसको पार करके तिब्बत के पठार में जाना सरल नहीं है। पहाड़ी प्रदेश के मार्ग अत्यन्त दुर्गम हैं। सड़कों के स्थान पर केवल पगडंडियाँ हैं। कहीं कहीं इनका भी अभाव है। हिमागारों में यात्री को बरफ़ काटकर अपना रास्ता बनाना पड़ता है। नदियाँ अत्यन्त गहरी कन्दराओं में होकर बहती हैं। इन्हें पार करने के लिये रस्से का पुल बना होता है। पर पहाड़ी लोग बोझा लाद कर इन पुलों को बेधड़क पार कर जाते हैं। साधारण ऊँचाई पर भेड़ से और अधिक ऊँचाई पर याक से बोझा ढोने का काम लिया जाता है।

दर्रे

हिमालय के प्रधान दर्रे लेह, शिमला, नैनीताल और दार्जिलिंग

६—दर्रों की स्थिति

से तिब्बत जाने वाले मार्गों पर पड़ते हैं। लेह से आगे चलने पर प्रसिद्ध कराकोरम दर्रा पश्चिमी तिब्बत के लिए रास्ता खोलता है। शिमला के आगे सतलज की कन्दरा के ऊपर शिपकी दर्रा पड़ता है। नैनीताल और अलमोड़ा के आगे भी हिमालय में माना और नीति दर्रे हैं। हिन्दू यात्री इसी मार्ग से मानसरोवर को जाया करते हैं। कुछ और पूर्व काली नदी ने एक (मार्कशांग) दर्रा बना दिया है। दार्जिलिंग के आगे चोला और जलप दर्रे और चुम्बी घाटी में होकर लासा को मार्ग गया है। सम्भव है कि ब्रह्मपुत्र की घाटी का मार्ग भविष्य में सिन्ध के मार्ग की तरह प्रसिद्ध हो जावे। पर आजकल इस ओर खूँख़्वार लोग बसे हुए हैं। इन सब दर्रों से साल के कुछ महीनों में थोड़ा सा व्यापार होता है। अधिकतर महीनों में ये दर्रे बरफ़ से घिरे रहते हैं। ये दर्रे फ़ौजी सामान के लिये अत्यन्त दुर्गम हैं। इसीलिये इनके सिरों पर कहीं भी क़िले नहीं बने हैं।

उत्तरी-पश्चिमी शाखाएँ

हिमालय के पश्चिम में हिन्दूकुश पर्वत है जो दक्षिण-पश्चिम की ओर अफ़ग़ानिस्तान में चला गया है। काबुल नदी के दक्षिण में सफ़ेद-कोह (पर्वत) है। यह पहाड़ प्रायः पूर्व-पश्चिम की ओर चला गया है। सफ़ेद-कोह के दक्षिण में और पंजाब के पश्चिम में सुलेमान पहाड़ उत्तर से दक्षिण को गया है। इस पहाड़ के मध्य में तख़्त-सुलेमान चोटी ११,३०० फ़ुट ऊँची है। सुलेमान के दक्षिण में और सिन्ध प्रान्त के पश्चिम में किरथर या हाला पहाड़ है। किरथर पहाड़ की कई समानान्तर श्रेणियाँ दक्षिण में प्रायः समुद्र-तट तक चली गई हैं।

हिमालय की पश्चिमी पर्वत-शाखाएँ अधिक नीची और उजाड़ हैं। इन पहाड़ियों को काट कर सिन्ध में मिलने वाली नदियों ने इनमें कई सुगम दर्रे बना दिये हैं। उत्तर में पेशावर और काबुल के बीच ख़ैबर और दक्षिण में शिकारपुर और कन्धार के बीच में बोलन दर्रे सर्वोत्तम हैं।

१०—खैबर का दर्रा

उत्तरी-पूर्वी शाखाएँ

ब्रह्मपुत्र के मोड़ के आगे हिमालय की शाखाएँ दक्षिण की ओर

हाथ की अँगुलियों की तरह निकली हुई हैं। पटकोई, नागा और लूशाई पहाड़ियाँ आसाम को ब्रह्मा से अलग करती हैं। मनीपुर-राज्य में होती हुई ये पहाड़ियाँ ब्रह्मा के अराकान योमा से मिल जाती हैं। और इरावदी-मुहाने के पश्चिम की ओर नीग्रेस अन्तरीप में समाप्त होती हैं। वास्तव में अंडमान और निकोबार द्वीपों के द्वारा इन पहाड़ियों की श्रेणी पूर्वी द्वीपसमूह (सुमात्रा) से जुड़ी हुई है। पटकोई पहाड़ी के दक्षिण में नागा पहाड़ी से प्रायः समकोण बनाती हुई जयन्तिया, खासी और गारो पहाड़ियाँ ठीक पश्चिम की ओर चली गई हैं। वे आसाम की घाटी को सिलहट और कछार से अलग करती हैं। हिमालय की पूर्वी शाखाओं का दृश्य पश्चिमी शाखाओं के दृश्य से बिल्कुल भिन्न है। प्रबल वर्षा के कारण ये पहाड़ियाँ सघन और दुर्गम बनों से ढकी हुई हैं। उत्तर में हुकांग घाटी ने अपने पहाड़ी मार्ग का काट कर मार्ग बना दिया है। इसी तरह दक्षिण में चिंडविन (इरावदी की प्रधान सहायक नदी) की एक सहायक नदी ने मनीपुर से ब्रह्मा के लिए दरवाज़ा खोल दिया है। पर ये दरवाज़े ऐसे भयानक हैं कि इस स्थल-मार्ग की अपेक्षा कलकत्ता और रंगून के बीच के समुद्री मार्ग कहीं अधिक पसन्द किये जाते हैं।

मैदान

पहाड़ी दीवार के दक्षिण में सिन्ध और गंगा का उपजाऊ मैदान है यह समतल मैदान बहुत ही घना बना है। यहीं प्रचीन समय की सर्वोच्च सभ्यता का जन्म हुआ। इसका क्षेत्रफल पाँच लाख वर्ग-मील है। इसमें सिन्ध का बड़ा भाग, उत्तरी राजपूताना, समस्त पंजाब, संयुक्तप्रान्त, बिहार, बंगाल और आधा आसाम शामिल है। इसकी अधिक से अधिक चौड़ाई (पश्चिमी भाग में) ३०० मील है। कम से कम चौड़ाई (पूर्व में) प्रायः ६० मील है। इसकी मुटाई का अभी तक पूरा पूरा

पता नहीं लगा है। एक दो जगह की खुदाई से जाना गया है कि इसकी गहराई ऊपरी धरातल से १,३०० फ़ुट अर्थात् समुद्रतल से १,००० फ़ुट नीची है। पातालतोड़ कुआँ खोदने के लिए जब कहीं गहराई की जाँच की गई तो नीचे की कड़ी चट्टान का पता नहीं लगा। न बारीक मिट्टी (काँप) का ही अन्त मिला। हावड़ा में ज़मीन के नीचे नीचे चलने वाली रेल के लिए जो खुदाई हुई उसमें कई तरह की मिट्टी निकली।

मैदान की अधिक से अधिक ऊँचाई समुद्रतल से ६०० फ़ुट है यह ऊँचा भाग सहारनपुर, अम्बाला और लुधियाना ज़िलों के बीच पंजाब में स्थित है। यही ऊँचा भाग (जल-विभाजक) गंगा में आने वाले पानी को सिन्ध में जाने वाले पानी से पृथक करता है। पर यह जल-विभाजक बहुत पुराना नहीं है। कुछ लोगों का अनुमान है कि वैदिक काल की सरस्वती नदी पहले पूर्वी पंजाब और राजपूताना में होकर समुद्र में गिरती थी। फिर वह पूर्व की ओर हटते हटते प्रयाग में गंगा से मिल गई और यमुना कहलाने लगी। सरस्वती के पुराने मार्ग में अब एक छोटी नदी बहती है जो बीकानेर के रेत में समाप्त हो जाती है।

इस विशाल मैदान में जहाँ तहाँ कंकड़ को छोड़ कर पत्थर का नाम नहीं है। इसका पुराना ऊँचा भाग संयुक्त प्रान्त और बंगाल में बाँगर कहलाता है। नये नीचे भाग को खादर या कछार कहते हैं। गंगा का डेल्टा (५०,००० वर्गमील) वास्तव में खादर का ही अंग है। इसी प्रकार सिन्ध का डेल्टा सिन्ध के खादर का अंग है। पर सिन्ध नदी का वर्तमान डेल्टा बहुत ही नया है क्योंकि पहिले यह नदी अधिक पूर्व की ओर खम्बे या खम्भात की खाड़ी में गिरती थी। फिर कुछ समय तक कच्छ के रेत में पानी गिरता रहा। अन्त में वर्तमान डेल्टा बना।

गंगा की घाटी की तरह पंजाब का ढाल बहुत ही क्रमशः है। पर पंजाब में यह ढाल दक्षिण-पश्चिम की ओर है। पंजाब के दक्षिण-पश्चिम में सिन्ध-प्रान्त का प्रायः प्रत्येक भाग सिन्ध नदी के नीचे रह चुका है।

राजपूताना का रेगिस्तान प्रायः ४०० मील लम्बा और १०० मील चौड़ा है। अरावली पहाड़ ने इसे उत्तरी-पश्चिमी और दक्षिणी-पूर्वी दो भागों में बाँट दिया है। दक्षिणी-पूर्वी भाग वास्तव में गंगा नदी का बेसिन है। क्योंकि चम्बल नदी इस प्रदेश का पानी यमुना में बहा लाती है। उत्तरी-पश्चिमी राजपूताना सिन्ध नदी का बेसिन है। यही असली रेगिस्तान है। और हवा से उड़ा कर लाई हुई बालू से बना है। जगह जगह पर सौ दो सौ फुट ऊँचे रेतीले टीले मिलते हैं। यहाँ की प्रधान नदी लूनी है जो कच्छ की खाड़ी में गिरती है और अधिकतर सूखी पड़ी रहती है। अधिक दक्षिण में काठियावाड़ का थैलीनुमा प्राय-द्वीप है। इसकी लहरदार धरती बीच में तीन चार हज़ार फ़ुट ऊँची है। सम्भव है कि पहले यह एक द्वीप रहा हो और कच्छ और खम्भात की खाड़ियाँ एक दूसरे से मिलती हों। काठियावाड़ के उत्तर में कच्छ का उजाड़ रेतीला और पहाड़ी द्वीप है। बड़ा रन (२०० मील लम्बा और १०० मील चौड़ा) अक्सर महीनों में रेतीला नमकीन उजाड़ रहता है, जहाँ जङ्गली गधे लोटते हैं। पर मानसून के दिनों में जुलाई से नवम्बर तक यह नमकीन और उथले (एक दो गज़ गहरे) पानी से घिर जाता है।

गंगा और सिन्ध के मैदान के दक्षिण में पठार की भूमि कछारी मिट्टी के नीचे दबती जा रही है। मैदान के दक्षिण में कुछ दूर तक कछारी मिट्टी से ढकी हुई पहाड़ियाँ और चट्टानें मिलती हैं। पर इस मैदान के उत्तर में हिमालय की पर्वत-श्रेणियाँ एक दम ऊँची होती जा रही हैं।

भावर

जहाँ पर हिमालय की श्रेणियों का आरम्भ होता है वहीं पर असंख्य धाराओं और नदियों ने कंकड़-पत्थर का ढेर इकट्ठा कर दिया है। इस तरह के पथरीले ढाल हिमालय के एक सिरे से दूसरे सिरे तक मिलते

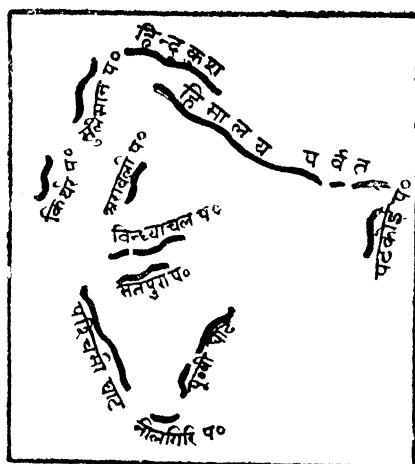
हैं। कंकड़ और पत्थर मिले हुए निर्जल ढाल को भावर कहते हैं। इस ढाल को पार करते समय केवल बड़ी नदियों का पानी ऊपर रहता है। छोटी छोटी धाराओं का पानी कंकड़ों के नीचे भिद जाता है। इससे इस प्रदेश में बड़े-बड़े पेड़ तो नज़र आते हैं, पर खेती और आबादी का प्रायः अभाव है। यह प्रदेश ५ मील से २० मील तक चौड़ा है।

तराई

अधिक आगे भावर की ज़मीन मैदान में मिल जाती है। यहाँ पर (भीतर का) पानी ऊपर प्रगट हो जाता है। इससे बड़े बड़े दलदल हो गये हैं। इन दलदलों में ऊँची घास और घने पेड़ हैं इन भयानक जङ्गलों में मलेरिया के कारण आबादी नहीं है। अभी बड़े बड़े जङ्गली जानवर बहुत हैं। इस रोगग्रस्त प्रदेश को तराई कहते हैं। जिस तरह हिमालय की पहाड़ियों के नीचे एक सिरे से दूसरे सिरे तक भावर है उसी तरह भावर के नीचे तराई का प्रदेश है। अधिक पश्चिम में वर्षा की कमी के कारण सिन्ध के मैदान और हिमालय के ढालों के बीच में भावर तो बहुत हैं पर तराई का अभाव है। असली तराई का प्रदेश सहारनपुर, पीलीभीत, खीरी, बहराइच, गोरखपुर, मोतिहारी, जलपाई-गुड़ी आदि नगरों के उत्तर में आरम्भ होता है। भावर की अपेक्षा तराई का प्रदेश अधिक चौड़ा है।

पठार

मैदान के दक्षिण में भारतवर्ष का प्रायः समस्त त्रिभुजाकार प्रदेश पठार है गंगा और सिन्ध के निचले मैदान के दक्षिण में मालवा और बुन्देलखंड की ओर ज़मीन धीरे धीरे ऊँची होती गई है। मालवा पठार के इस लहरदार प्रदेश में कहीं कहीं साधारण ऊँचाई की पहाड़ियाँ मिलती हैं। पर विन्ध्याचल काफ़ी ऊँचा और लम्बा है। यह पर्वत बम्बई प्रान्त से शुरू होता है और मध्य प्रान्त, बघेलखण्ड, संयुक्त प्रान्त

होता हुआ बिहार-उड़ीसा प्रान्त में सोन-घाटी के ऊपर ऊँची दीवार के समान खड़ा हुआ है। यह पहाड़ गंगा के प्रवाह-प्रदेश को नर्मदा, ताप्ती और महानदी में मिलने वाले पानी से पृथक करता है। नर्मदा की घाटी विन्ध्याचल को सतपुड़ा पहाड़ से अलग करती है। सतपुड़ा पहाड़ विन्ध्याचल के ही समानान्तर ७०० मील तक (प्रायः अरब सागर से गंगा के

११—भारतवर्ष का पहाड़ी ढाँचा

मैदान तक) चला गया है। इसकी ऊँचाई प्रायः तीन-चार हज़ार फ़ुट है। सतपुड़ा के दक्षिण में ताप्ती नदी की घाटी है। इन दोनों नदियों ने काफ़ी चौड़े कछारी मैदान बना दिये हैं। नर्मदा का मैदान प्रायः जबलपुर से हारदा तक २०० मील लम्बा है। इसकी चौड़ाई १२ मील से ३५ मील तक है। गाडरवारा में इसकी गहराई ५०० फ़ुट से भी अधिक पाई गई है। ताप्ती का मैदान प्रायः १५० मील लम्बा और ३० मील चौड़ा है। दोनों घाटियां समुद्र-तल से प्रायः १००० फ़ुट ऊँची

हैं। इनके आस-पास का प्रदेश भी घाटियों से १००० फुट ऊँचा है। इस लिए एक घाटी से दूसरी घाटी में जाना सुगम नहीं है। पर खंडवा और बुर्हानपुर के बीच में पहाड़ियों के नीचे हो जाने से दो घाटियों के बीच सुगम मार्ग बन गया है। उत्तरी भारत से दक्खिन में पहुँचने के लिए सदियों तक यही राजमार्ग रहा है। इस समय बम्बई और जबलपुर को जोड़ने के लिए ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला रेलवे ने भी इसी मार्ग का अनुसरण किया है।

ताप्ती नदी के दक्षिण में दक्खिन का असली त्रिभुजाकार पठार है। यह पठार पश्चिम में सब से अधिक ऊँचा है और दक्षिण-पूर्व की ओर क्रमशः नीचा होता गया है। इस पठार का पूर्वी किनारा पूर्वीघाट के नाम से प्रसिद्ध है। पूर्वी घाट की टूटी-फूटी पहाड़ियों की औसत ऊँचाई २,००० फुट से अधिक नहीं* है। ये पहाड़ियां पूर्वी समुद्र-तट के समानान्तर चली गई हैं। पूर्वी घाट के पीछे की धरती पश्चिम की ओर ऊँची होती गई है। बीच में ऊँचे और चौड़े मैदान हैं। कुछ मैदान भूरे रङ्ग के हैं, पर अधिकांश काले हैं। कहीं कहीं पर चपटी चोटी वाली विचित्र पहाड़ियां हैं। पश्चिमी किनारे पर पश्चिमीघाट वास्तव में पहाड़ कहे जा सकते हैं। इनकी औसत ऊँचाई ३,००० फुट है। दक्षिण में नीलगिरि की सर्वोच्च चोटी (दोदाबेटा) की ऊँचाई प्रायः ६,००० फुट है। पश्चिमी घाट बम्बई से लेकर प्रायः कुमारी अन्तरीप तक फैले हुए हैं। समुद्र की ओर से देखने पर पश्चिमी घाट वास्तव में ऊँचे घाट की तरह नज़र आते हैं। उनको पार करने के लिए केवल तीन सुगम दर्रे हैं। थालघाट (२,००० फुट से कुछ कम) बम्बई के उत्तर-पूर्व में और भोरघाट (२,००० फुट से कुछ ऊपर) बम्बई के दक्षिण-पूर्व

* गञ्जाम जिले में इनकी केवल एक चोटी (महेन्द्रगिरि) लगभग ५,००० फुट ऊँची है।

में स्थित है। नीलगिरी के दक्षिण में २० मील चौड़ा और केवल १,००० फ़ुट ऊँचा पालघाट का विचित्र दरवाज़ा है।

तटीय मैदान

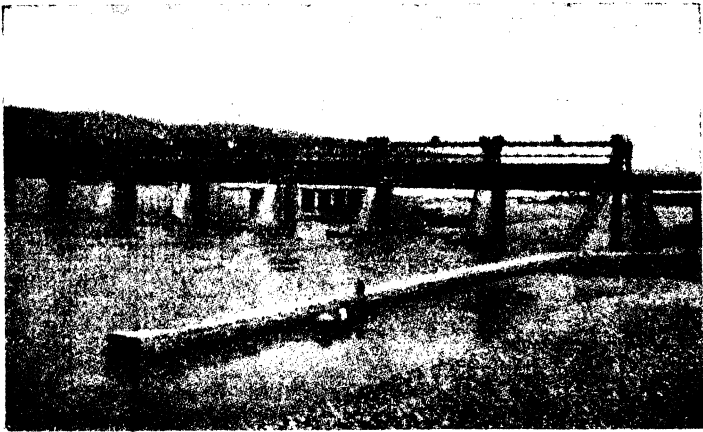
पूर्वी घाट और बङ्गाल की खाड़ी के बीच में कारोमंडल का चौड़ा और उपजाऊ समतल तटीय मैदान है। पर पश्चिमी घाट और अरब-सागर के बीच का तटीय मैदान तंग है और मलावार तट के नाम से प्रसिद्ध है।

तीसरा अध्याय

नदियाँ

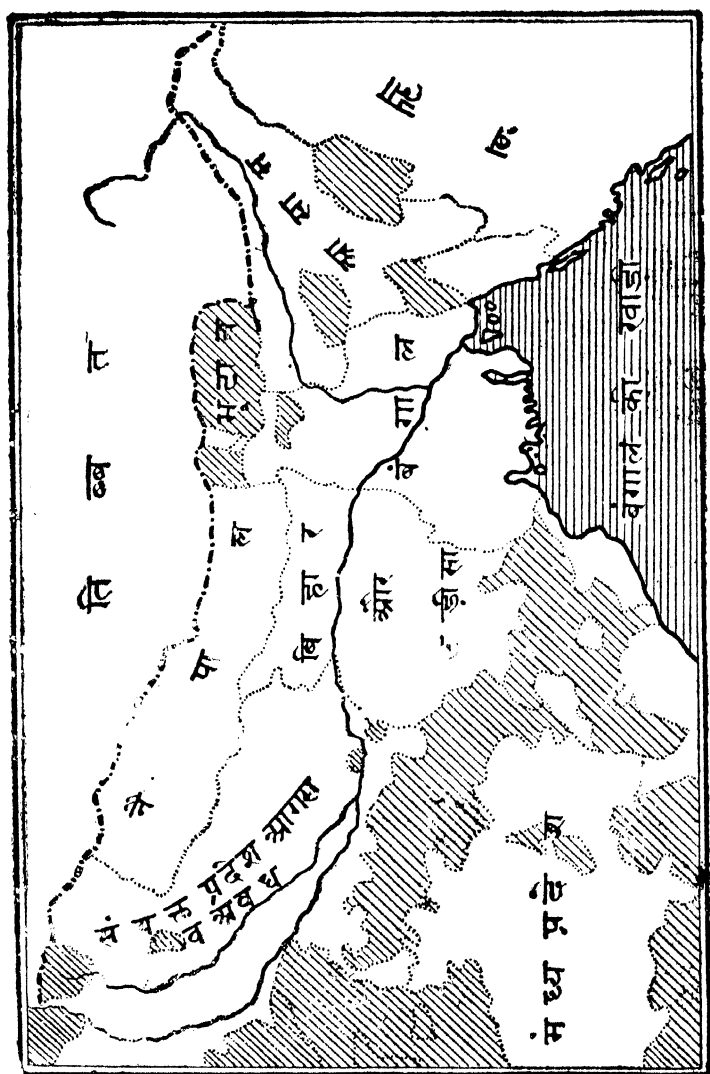
गंगा

गंगा नदी मध्यवर्ती हिमालय में १३,८०० फुट की ऊँचाई पर गंगोत्री के पास गौ-मुख (गाय का मुंह) की हिमकन्दरा से निकलती है। इसकी समस्त लम्बाई १,५५० मील है। आरम्भ में यह भागीरथी कहलाती है। निकास के पास गंगा केवल ६ गज चौड़ी और १५ इञ्च गहरी है। प्रथम १८० मील तक यह एक प्रबल पहाड़ी धारा रहती है। टेहरी के नीचे इसमें अलखनन्दा आ मिलती है। हरिद्वार तक गङ्गा में अधिकांश पिघली हुई बरफ़ का निर्मल जल रहता है। हरिद्वार से ही गंगा की बड़ी नहर निकलती हैं हरिद्वार में दूर-दूर से यात्री स्नान करने आते हैं। हर १२ वें साल कुम्भ के दिनों में ४ लाख से कम यात्रियों की भीड़ नहीं रहती है। यहाँ से आगे गंगा मैदान में प्रवेश करती है और यमुना के संगम (इलाहाबाद) तक प्रायः दक्षिण-पूर्व की ओर मन्द-गति से बहती है। इसके बाद घाघरा के संगम तक गंगा का रुख़ कुछ उत्तर-पूर्व की ओर हो जाता है। इस संगम के आगे गंगा पूर्व की ओर बहती है। राजमहल की पहाड़ियों के आगे गंगा फिर एक बार दक्षिण की ओर मुड़ती है और कई शाखाओं में बँट जाती है। इसकी प्रधान शाखा पद्मा दक्षिण-पूर्व को ओर बहती है। गोआलंडो के पास ब्रह्मपुत्र

की प्रधान शाखा यमुना भी पद्मा (पद्दा) में मिल जाती है। गंगा की पश्चिमी बड़ी शाखा पहले भागीरथी फिर मुहाने के पास हुगली कह-

१२—हरिद्वार में गंगा की बड़ी नहर का दृश्य

लाती है। हुगली के ही बायें किनारे पर कलकत्ता और दूसरी ओर दाहिने किनारे पर हावड़ा बसा हुआ है।

जमुना

दाहिने किनारे की सहायक नदियों में यमुना मुख्य है। यमुना नदी नन्दादेवी के उत्तरी ढाल में ११,००० फुट की ऊँचाई पर यमुनोत्री से निकलती है। यमुनोत्री और गंगोत्री पास ही पास हैं। ८६० मील बहने के बाद यमुना प्रयाग (इलाहाबाद) में गंगा से मिलती है। संगम के आगे कुछ दूर तक यमुना का नीला पानी गङ्गा के भूरे जल से बिलकुल अलग दिखाई देता है चम्बल नदी मालवा पठार पश्चिमी विन्ध्याचल और पूर्वी अरावाली (क्योंकि अरावाली के पूर्वी ढाल

१२—गंगा का प्रवाह-प्रदेश

से निकलने वाली बानास नदी चम्बल में गिरती है) का वर्षाजल* यमुना में बहा लाती है। सिन्ध, बेतवा और केन नदियों के ज़रिये से विन्ध्याचल के उत्तरी ढाल का पानी भी यमुना में आ मिलता है। इस प्रकार यमुना नदी गंगा के प्रवाह-प्रदेश को बहुत बड़ा बना देती है।

रामगंगा और गोमती नदियाँ बाईं ओर से गंगा में मिलती हैं, और संयुक्त प्रान्त के एक बड़े भाग का पानी बहा लाती हैं। रामगंगा अपने पास के गाँवों को काटने के लिए और गोमती भयानक बाढ़ के दिनों में अपने पास के गाँवों को डुबाने के लिए प्रसिद्ध है। घाघरा या सरयू नदी सिन्ध और सतलज की तरह हिमालय की प्रधान श्रेणी के उत्तरी ढाल से निकलती है। वास्तव में घाघरा, सतलज, सिन्ध और ब्रह्मपुत्र का निकास पास ही पास है। नैपाल से बाहर आने पर सारदा नदी दाहिनी ओर से और राप्ती नदी बाईं ओर से घाघरा में आ मिलती है। अन्त में घाघरा नदी छपरा के पास गंगा में आ मिलती है। इस संगम से कुछ नीचे बायें किनारे से गंडक नदी मिलती है। दाहिने किनारे पर सोन नदी मिलती है, जो अमरकंटक (नर्मदा के निकास) के पास से निकलती है और विन्ध्याचल के उत्तरी-पूर्वी भाग का बरसाती पानी बहा लाती है। सोन नदी सिंचाई की नहरों और बाँस वा लकड़ी के लट्ठों के बहाने के लिए भी प्रसिद्ध है। अधिक पूर्व में कोसी नदी हिमालय की ओर से गंगा में मिलती है अन्त में छोटा नागपुर के पठार से दामोदर नदी हुगली के दाहिने किनारे पर मुहाने के पास आ मिलती है।

* मालवा पठार और विन्ध्याचल अधिक पुराना होने से कड़ी चट्टान का बना हुआ है। यही कारण है कि इधर बहने वाली नदियों के पानी में मिट्टी कम मिली रहती है। पर वर्षा का अधिकांश जल नदियों में बह आता है और कड़ी चट्टान में भिद नहीं पाता है।

डेल्टा

गंगा का डेल्टा तीन नदियों के मिलने से बना है। गंगा और ब्रह्मपुत्र गोआलंडो में मिलती हैं। कुछ नीचे की ओर सुरमा या बारक नदी मिलती है। डेल्टा की प्रधान धारा मेघना कहलाती है डेल्टा प्रदेश का क्षेत्रफल ५०,००० वर्ग-मील है। यह डेल्टा उस अपार काँप से बना है, जो नदियों द्वारा हिमालय, आसाम की पहाड़ियों और ऊपरी ब्रह्मा से लाई गई है। डेल्टा का कुछ भाग जंगल और दलदल है। शेष में धान के खेत हैं। डेल्टा में नदियों की अनेक धाराएँ हो गई हैं। बंगाल की खाड़ी के पास जंगल के नीचे दलदली भाग में साँप, मगर और चीता आदि जंगली जानवर बहुत हैं। यहीं एक पेड़ होता है जिसे बंगाली में सुन्दरी कहते हैं। इसी लिए डेल्टा का यह भाग सुन्दरबन कहलाता है।

यदि मिस्र को नील नदी का वरदान कहें तो उत्तरी-पूर्वी भारत को गंगा का वरदान कह सकते हैं। गंगा की लाई हुई उपजाऊ मिट्टी और मीठे पानी से करोड़ों मनुष्यों का भरण-पोषण होता है। भोजन, जल और आने जाने की सुविधा होने के कारण गंगा के किनारे संसार की एक उच्च कोटि की सभ्यता का विकास हुआ। कई अंशों में भारतवर्ष का इतिहास गंगा का इतिहास है। फिर इसमें आश्चर्य ही क्या यदि यहाँ के निवासी गंगा को पूज्य समझें और उसे गंगामाता कह कर पुकारें ?

ब्रह्मपुत्र

यह नदी १८०० मील लम्बी है और तिब्बत तथा उत्तरी-पूर्वी हिन्दुस्तान के विस्तृत (३,४०,००० वर्गमील) प्रदेश का पानी बहा लाती है। यह नदी मानसरोवर झील के पूर्व कैलाश पर्वत से निकलती है। तिब्बत में यह नदी साँपू कहलाती है। अपने आधे मार्ग में ब्रह्मपुत्र एक तंग घाटी में पूर्व की ओर हिमालय की समानान्तर होकर बहती है। हिमालय के पूर्वी सिरे को पार करते समय यह नदी दिहांग

कहलाने लगती है और पश्चिम की ओर मुड़ती है। आसाम की घाटी में ब्रह्मपुत्र ४५० मील तक ठीक पश्चिम को ओर बहती है। गोआलंडो में ब्रह्मपुत्र गंगा नदी से मिल जाती है। इसके आगे का वर्णन गंगा के साथ दिया जा चुका है। ब्रह्मपुत्र के मार्ग में आसाम में प्रबल वर्षा होती है और सदिया के पास इसकी घाटी समुद्र-तट से केवल ४,००० फ़ुट ऊँची है। इसलिए आगे चल कर इसकी मन्द पर गहरी धारा नावों के लिए अत्यन्त अनुकूल है। सदिया के पास नदी की चौड़ाई बहुत ही कम है। दोनों किनारों पर उज्वल रेत है। आगे बढ़ने पर हिमालय और आसाम की पहाड़ियों से सहायक नदियाँ इतना मटीला पानी लाती हैं कि इसमें कई सौ मील तक स्टीमर चलते हैं।

सिन्ध

सिन्ध नदी पश्चिमी तिब्बत में कैलाश पर्वत से (१७,००० फ़ुट की ऊँचाई) हिमालय की प्रधान श्रेणी के उत्तरी ढाल के पास से निकलती है और उत्तर-पश्चिम की ओर बहती है। गिलगिट के पास दक्षिण-पश्चिम की ओर मुड़कर हिमालय के पश्चिमी सिरे को पार करती है सिन्ध नदी के ऊपरी मार्ग में शायक और गिलगिट नदियाँ कराकोरम का बर्फ़ीला पानी सिन्ध नदी के दाहिने किनारे पर ले आती हैं। काबुल नदी, स्वात और कुँआर नदियों के ज़रिये से हिन्दूकुश का पानी अटक के पास सिन्ध नदी में गिरता है। अटक के पास सिन्ध का पहाड़ी मार्ग पीछे छूट जाता है। दो तीन मील ऊँचे भयानक पहाड़ी किनारे भी पीछे ही रह जाते हैं। पर अटक के आगे भी कालाबाग़ तक सिन्ध की धारा काफ़ी तेज है और छोटी छोटी पहाड़ियों के बीच में घिरी हुई है। कुर्रम नदी अपनी सहायक टोची का पानी लेकर सिन्ध नदी के दाहिने किनारे पर मिलती है। इसके बाद गोमल नदी अपनी सहायक ज़ोब को मिलाकर डेराइस्माइलख़ाँ के पास दाहिनी ओर से सिन्ध में मिलती है।

बाईं ओर की सहायक नदियों में सतलज प्रधान है। सतलज नदी

सिन्ध के निकास के पास ही राक्षस-ताल से निकलती है और हिमालय को पार करके प्रायः पश्चिम की ओर बहती है। दाहिने किनारे पर सीधी रेखा में व्यास नदी सतलज से मिलती है। व्यास के संगम के बाद चनाब का पानी मिलाने के लिए सतलज का रुख दक्षिण-पश्चिम की ओर हो जाता है। सतलज से मिलने से पहिले चनाब के दाहिने किनारे पर झेलम और आगे चल कर बायें किनारे पर रावी नदी गिरती है। चनाब और सतलज की संयुक्त धारा पंजनद कहलाती है। ६० मील बहने के बाद पंजनद सिन्ध के बायें किनारे पर जा मिलती है। इस संगम के बाद किसी ओर से और कोई नदी सिन्ध में नहीं मिलती है। हैदराबाद के नीचे सिन्ध का डेल्टा शुरू होता है।

सिन्ध और उसकी सहायक नदियों में पहाड़ी बरफ़ के पिघलने से पानी आता है। इसलिए ये नदियां सिंचाई के लिए बहुत ही अच्छी हैं। सिंचाई के लिये सिन्ध और उसकी सहायक नदियों का संसार भर में प्रथम स्थान है। नील नदी कुछ-कुछ सिन्ध की बराबरी कर सकती है।

मध्यभारत और दक्खिन की नदियाँ

नर्मदा

अमरकंटक से निकलकर नर्मदा एक तंग और सीधी घाटी में पश्चिम की ओर बहती है। नर्मदा के उत्तर में विन्ध्या और दक्षिण में सतपुरा की ऊँची पहाड़ी दीवार खड़ी हुई है। जबलपुर के नीचे संगमरमर की चट्टानों और प्रपात का दृश्य बड़ा मनोहर है। मध्यप्रान्त छोड़ने के बाद नर्मदा १ मील चौड़ी हो जाती है। लेकिन इसकी धारा मन्द पड़ जाती है। भड़ौच के नीचे इसकी इस्चुअरी (खुला मुहाना) १३ मील चौड़ी है। यहाँ बड़ी बड़ी नावें चलती हैं। पर नर्मदा का ऊपरी भाग नाव चलाने और सिंचाई करने के लिए अनुकूल नहीं है। गंगा की भांति नर्मदा नदी भी पवित्र मानी जाती है। होशंगाबाद आदि बहुत से स्थानों पर नर्मदा के किनारे सुन्दर घाट और मनोहर मन्दिर हैं।

१४—जबलपुर में नर्मदा का जल-प्रपात

ताप्ती

ताप्ती नदी मध्यप्रान्त के बेतूल ज़िले में मुल्ताई (मूलताप्ती) नगर के पास से निकलती है। ताप्ती नदी की घाटी सतपुरा के दक्षिण में है। यह नदी मध्यभारत का बहुत सा पानी लेकर ४५० मील बहने के बाद खम्भात की खाड़ी में गिरती है। पर इसकी लाई हुई मिट्टी ने सूरत शहर को आजकल के स्टीमरों के लिए व्यर्थ कर दिया है। मुग़ल-काल में पश्चिमी हिन्दुस्तान का यही प्रधान बन्दरगाह था।

महानदी

यह नदी रायपुर ज़िले में अमरकंटक के पूर्वी सिरे से निकल कर दक्षिण-पूर्व की ओर बहती है। यह नदी मध्यप्रान्त के आधे भाग और मद्रास के कुछ भाग का पानी लेकर ५०० मील बहने के बाद उड़ीसा में डेल्टा बनाती है। डेल्टा के पास ही बाई ओर से ब्राम्हणी नदी आ मिलती है। दोनों का संयुक्त डेल्टा अत्यन्त उपजाऊ है।

गोदावरी

गोदावरी बम्बई के उत्तर में नासिक के पास पश्चिमी घाट से निकलती है। इस नदी के पथ का दृश्य बड़ा मनोहर है। भवभूति आदि पुराने संस्कृत-कवियों ने भी इसके दृश्य की प्रशंसा की है। यह नदी ९०० मील लम्बी है। अपने $\frac{2}{3}$ मार्ग में यह नदी हैदराबाद राज्य में होकर ठीक पूर्व की ओर बहती है। यहीं दक्षिण में मंजीरा नदी गोदावरी के सामानान्तर बहने के बाद दाहिने किनारे पर मिल जाती है। इस राज्य के बाहर निकलने पर यह नदी दक्षिण-पूर्व को ओर मुड़ती है। मोड़ के पास ही इसके बायें किनारे पर पैनगंगा, वर्धा और वैनगंगा का संयुक्त जल गोदावरी में आ मिलता है। मोड़ के आगे कुछ दूर तक गोदावरी नदी हैदराबाद-राज्य और मद्रास प्रान्त के बीच में सीमा बनाती है। यहीं इन्द्रावती नदी दुर्गम प्रदेश को पार करती हुई गोदावरी के बायें किनारे पर आ मिलती है। इन्द्रावती की ही पहाड़ियों में

गोंड लोग रहते हैं जो बीसवीं सदी में भी पत्थर के हथियार इस्तेमाल करते हैं। इन्द्रावती के संगम के बाद उत्तर-पूर्व से चल कर सबरी नदी गोदावरी में गिरती है। इन नदियों के मिलने से गोदावरी का जल बहुत बढ़ जाता है। पर गोदावरी को पूर्वी घाट की पहाड़ियां पार करनी पड़ती हैं। इस लिये मद्रास प्रान्त के २० मील में गोदावरी की घाटी बहुत ही तङ्ग हो जाती है। पूर्वी घाट के पार करने के बाद अपने अन्तिम ६० मील में यह नदी फैल कर इतनी चौड़ी हो जाती है कि इसके बीच में अक्सर द्वीप बन गये हैं। राजमहेन्द्री के पास गोदावरी की धारा के आरपार २½ मील लम्बा बांध (एनीकट) बना हुआ है। यहां से तीन नहरें निकाली गई हैं जिन्होंने गोदावरी डेल्टा की ८ लाख एकड़ धरती को अत्यन्त उपजाऊ बना दिया है।

कृष्णा

कृष्णा नदी अरब सागर से केवल ४० मील पूर्व में महाबलेश्वर के पास से निकलती है। आरम्भ में यह नदी बम्बई प्रान्त में दक्षिण की ओर बहती है। फिर पूर्व की ओर मुड़ कर कृष्णा नदी हैदराबाद राज्य में प्रवेश करती है। यहीं पर भीमा नदी उत्तर की ओर से कृष्णा में मिल जाती है जहां कृष्णा हैदराबाद को पार कर पूर्व की ओर मुड़ती है और मद्रास प्रान्त के साथ हैदराबाद राज्य की दक्षिणी सीमा बनाती है, वहीं पर मैसूर के उच्च पठार से आने वाली तुङ्गभद्रा नदी कृष्णा के दाहिने किनारे पर मिल जाती है। पूर्वी घाट को पार करने पर कृष्णा नदी मद्रास के निचले तटीय मैदान में होकर बहती है। बेज़वादा के पास कृष्णा में एनीकट बना कर दो नहरें निकाली गई हैं। इन नहरों से कृष्णा-डेल्टा की सवा दो लाख एकड़ ज़मीन सींची जाती है। कृष्णा का डेल्टा गोदावरी के डेल्टा को छूता है। कृष्णा के दक्षिण में पन्ने, पालार, पोनियर, कावेरी और वैगाई नदियाँ बङ्गाल की खाड़ी में गिरती हैं। इनमें कावेरी सब से अधिक प्रसिद्ध है।

कावेरी

कावेरी नदी कुर्ग से निकलती है और दक्षिण-पूर्व की ओर मैसूर-राज्य और मद्रास प्रान्त में होकर बहती है। मैसूर-राज्य में इसके किनारों पर उपजाऊ भूमि है, इसलिये इसके बहाव को रोकने के लिए दस-बारह जगह पर सिंचाई के बांध बनाए गये हैं। मेटूर बांध (डैम) सिंचाई के बांधों में संसार भर में सब से बड़ा है। मैसूर-राज्य में इसने सिरंगापट्टम (यहां टीपू का क़िला था) और शिवसमुद्रम् द्वीपों को घेर रक्खा है। यह दोनों द्वीप* पवित्र गिने जाते हैं। स्वयं कावेरी भी दक्षिणी गंगा कहलाती है। शिवसमुद्रम् के नीचे कावेरी की दोनों शाखाओं में कई सुन्दर प्रपात हैं। झरनों की सहायता से ३०० फुट नीचे उतर कर कावेरी नदी मद्रास प्रान्त में प्रवेश करती है। इसके डेल्टा से ही तंजौर का उपजाऊ ज़िला बना है जो दक्षिण-भारत का बग़ीचा कहलाता है।

भारतीय नदियों की विशेषतायें

प्रदेश के अनुसार नदियों की गति भिन्न है। उत्तरी-पश्चिमी भारत की नदियां वर्षा की कमी के कारण प्रायः सालभर सूखी पड़ी रहती हैं। केवल बरफ़ के पिघलने पर उनमें ग्रीष्म के आरम्भ में कुछ पानी हो जाता है।

हिमालय के बड़े बड़े हिमागारों का बर्फ़ीला पानी लाने वाली सिन्ध आदि नदियों में ग्रीष्म ऋतु में प्रबल बाढ़ आती है, और ऋतुओं में भी उनमें काफी पानी रहता है। इसी लिए सिन्ध और पञ्जाब के उपजाऊ प्रदेश को सींचने के लिये इन नदियों से बड़ी बड़ी नहरें निकालने में सुविधा हुई है। मध्य और पूर्वी हिमालय से निकलने वाली नदियों में दो बार बाढ़ आती है। ग्रीष्म के आरम्भ में बरफ पिघलने से पहली बार बाढ़ आती है। इस बाढ़ से नदियों में पानी बढ़ जाता है। पर

* कावेरी का तीसरा प्रसिद्ध द्वीप श्रीरंगम है जो त्रिचनापली के पास है।

पानी मटीला नहीं होता है। दूसरी और अधिक बड़ी बाढ़ प्रबल वर्षा से होती है। इसी से पानी एकदम मटीला हो जाता है और अक्सर किनारे के गाँव डूब जाते हैं। इन नदियों का मध्यवर्त्ती भाग उपजाऊ है और प्रायः समतल मैदान में स्थित है। इसलिए ये नदियाँ सिंचाई करने और नाव चलाने के लिए अत्यन्त उपयोगी हैं। दक्षिणी भारतवर्ष की नदियां ऐसे भागों से निकलती हैं जहां बरफ़ कभी नहीं गिरती है। इन नदियों में केवल वर्षा-जल रहता है। इनका अधिक-तर भाग कड़ी चट्टानों के प्रदेश में स्थित है। इसलिए धरती में पानी न भिदने के कारण नदियों में अचानक बाढ़ आती है। ख़ुश्क ऋतु में इनमें बहुत ही कम पानी रहता है। नदियों की तली इतनी गहराई पर होती है कि पथरीली ज़मीन में यदि किसी तरह अपार धन ख़र्च करके नहरें बना भी ली जावें तो उनमें लगातार पानी न रह सके और ऊसर ज़मीन से उनका ख़र्च न पूरा हो सके। इसलिए दक्खिन की नदियां छोटे से डेल्टा-प्रदेश को छोड़ कर अपने शेष लम्बे मार्ग में सिंचाई के लिए अयोग्य हैं। वर्षा ऋतु में तेज़ धारा और ग्रीष्म ऋतु में उथला पानी होने के कारण वे नाव चलाने के योग्य भी नहीं हैं।

चौथा अध्याय

भूगर्भ-विद्या और प्राकृतिक सम्पत्ति

भूगोल में पृथिवी के ऊपरी धरातल का वर्णन रहता है। पर भूगर्भ-विद्या में पृथिवी के गर्भ अर्थात् पपड़े की चट्टानों की रचना उनके परिवर्तन और अवस्था का अध्ययन रहता है। इस प्रकार भूगर्भ-विद्य का अध्ययन अधिक गहरी तह तक पहुंचता है। भूगर्भ-विद्या के विद्वानों ने पृथिवो की चट्टानों को चार बड़े बड़े युगों में बांटा है। अति प्राचीन या एज़ोइक चट्टानों में किसी प्रकार के पशु या वनस्पति सम्बन्धी जीवों के ढांचे या चिन्ह नहीं मिलते हैं। प्राचीन या पेलिओज़ोइक चट्टानें उस समय की हैं जब कि जीवधारियों का प्रथम विकास हुआ। इसलिए इनमें कहीं कहीं आरम्भ काल के जीवधारियों के ढांचे और चिन्ह पाये जाते हैं। मध्यकालीन या मेसोज़ोइक चट्टानों में अधिक विकसित जीवों के निशान मिलते हैं। नवीन या निओज़ोइक अथवा केनिओज़ोइक चट्टानों में आजकल के प्रायः सभी जीवधारियों के ढांचे मिलते हैं।

भारतवर्ष का दक्षिणी प्रायद्वीप अत्यन्त पुराना भाग है। दक्खिन की २ लाख वर्गमील भूमि समय समय पर ज्वालामुखी के फूट निकलने से लावा की तहों से बनी है। लावा की एक एक तह दो गज़ से लेकर

तीस गज़ तक मोटी है। कहीं कहीं पर समस्त तहों की मुटाई २००० गज़ है। इन चट्टानों के घिसने से उपजाऊ रेगर या काली मिट्टी बन गई है जहां कपास बहुत होती है। पर प्रायद्वीप का आधे से अधिक भाग (५ लाख वर्ग-मील) अति प्राचीन चट्टानों का बना हुआ है। ये चट्टानें कुमारी अन्तरीप से लेकर गंगा के पास (कोल-गांव) १४०० मील तक फैली हुई हैं। बुंदेलखंड की चट्टानें सब से अधिक पुरानी हैं।

राजमहल की पहाड़ियां, दामोदर-घाटी, उड़ीसा के मुहाल, छत्तीसगढ़, छोटा नागपुर, ऊपरी सोन-घाटी और गोदावरी के पास सतपुरा श्रेणी ऐसे प्राचीन प्रदेश हैं, जिनमें पुराने समय के पौधों के निशान तो मिलते हैं पर उनमें जानवरों के ढांचों का पता नहीं लगता है। ये प्रदेश गोंडवाना-विभाग में शामिल हैं।

हैदराबाद राज्य मध्यप्रान्त और उत्तरी-पश्चिमी हिमालय के प्रदेशों में मध्यकालीन चट्टानें मिलती हैं। इनमें रेंगने वाले विशाल जानवरों के ढांचे मिले हैं।

हिमालय और मैदान आदि भारत के नवीन भाग हैं।

हीरा आदि बहुमूल्य खनिज अधिक पुरानी चट्टानों में पाये जाते हैं। कोयला मध्य कालीन चट्टानों में ही मिल जाता है। खेती के योग्य उपजाऊ ज़मीन नवीन कांप में होती है।

भारतवर्ष में नई पुरानी सभी तरह की चट्टानें हैं। इसी से यहां भिन्न प्रकार के निम्न उपयोगी पदार्थ मिलते हैं :—

जल

गंगा और सिन्ध के मैदान में कुछ ही फुट गहरा खोदने से कुओं में पानी निकल आता है। पहाड़ी स्थानों में चश्मों से पानी मिलता है। बिलोचिस्तान में कारेज़ और पाताल-तोड़ कुएँ हैं। गुजरात के नवसारी वीरमगांव और माही ज़िलों तथा पांडिचेरी में आर्टिज़ियन कुएँ खोदे गये हैं। गरम पानी तथा धातु मिश्रित पानी के चश्मे भी हिन्दुस्तान

में कई स्थानों पर पाये जाते हैं। गंगोत्री और कुलू के गरम कुंड बहुत प्रसिद्ध हैं।

मिट्टी

जबलपुर और अम्बाला के रेत से अच्छा शीशा बनता है। मैदान में कंकड़ बहुत से स्थानों में मिलता है। इससे सीमेन्ट तयार किया जाता है और कंकड़ बनती है। चिकनी मिट्टी बहुत स्थानों में पाई जाती है। पर राजमहल की पहाड़ी, जबलपुर, भागलपुर, और गया की मिट्टी सर्वोत्तम है। कटनी, जैसलमेर और बीकानेर में मुल्तानी मिट्टी मिलती है।

गंगा के मैदान में बहुत से स्थानों में कंकड़ मिलता है जिससे चूना और सीमेन्ट तयार किया जाता है। इसी से पक्की सड़कें भी बनाई जाती हैं। निम्नलिखित स्थान चूना और सीमेन्ट तैयार जरने के बड़े-बड़े केन्द्र हैं :—

कटनी (जबलपुर) यहां कच्चा माल विन्ध्याचल की निचली पहाड़ियों से आता है।

सतना (रीवां) यहां कच्चा माल ऊपरी विन्ध्याचल से मिलता है।

सिलहट (आसाम) यहां कच्चा माल आसाम की पहाड़ियों से आता है।

गंगापुर (बंगाल) यहां कच्चा माल कुछ विन्ध्याचल से और कुछ स्थानीय कंकड़ों से लिया जाता है।

शाहाबाद (बिहार) ज़िले के कारख़ानों में रोहतास (विन्ध्याचल) के चूने का पत्थर काम आता है। सीमेन्ट बनाने के लिए रिवाड़ी, साल्टरेंज, हज़ारा और बाहरी हिमालय में भी कच्चा माल मिलता है।

मकान बनाने का पत्थर

अर्काट, बंगलौर और दक्षिणी भारत के बहुत से स्थानों में सुन्दर दानादार पत्थर निकलता है। यह पत्थर संसार के और देशों के पत्थरों

भारतवर्ष में सभी युगों की चट्टानें पाई जाती हैं।

से कहीं अधिक मज़बूत होता है। दक्षिणी भारत के प्रसिद्ध मन्दिर (सदियों पहिले) इसी पत्थर के बने थे और आज भी वैसे ही मज़बूत हैं। चूने का पत्थर अरावली तथा अन्य कई भागों में मिलता है। यह पत्थर सड़क चूना और घर बनाने के काम आता है।

संगमरमर

यह पत्थर भारतवर्ष के भिन्न भिन्न स्थानों में विशाल मात्रा में मिलता है। मक्राना (जोधपुर), खेरबा (अजमेर), मौंडला और भैंसलाना (जैपुर) दद्रिका (अलवर) तथा अन्य स्थानों में कई तरह और कई रंग का संगमरमर पत्थर निकलता है। ताजमहल आदि मुग़ल-भवनों का निर्माण पास में इसी सुन्दर पत्थर की अधिकता के कारण हुआ। अराकान (बरमा) और बिलोचिस्तान का सर्पाकार पत्थर घरों के भीतरी भागों के सजाने के लिये अच्छा होता है।

स्लेट

केवल कांगड़ा (हिमालय) और रिवाड़ी (अरावली) में मिलती है। बलुआ पत्थर बहुत से स्थानों में पाया जाता है।

कोयला

हिन्दुस्तान के खनिज पदार्थों में कोयला सर्व-प्रसिद्ध है। प्रतिवर्ष लगभग दो करोड़ टन कोयला भिन्न-भिन्न खानों से निकाला जाता है जो भारतवर्ष की आवश्यकता के लिये काफी होता है। ६१½ फ़ीसदी कोयला रानीगंज, झरिया गिरीडिह और डाल्टेनगंज (बंगाल, बिहार और उड़ीसा) से मिलता है। ३½ फ़ी सदी कोयला सिंगरेनी (हैदराबाद राज्य) से, १½ फ़ी सदी बेलारपुर पेंचघाटी और मोहपानी (मध्य प्रान्त) से, २ फ़ी सदी उमरिया (मध्य भारत) से निकलता है। शेष माकूम (आसाम), दंदोत (साल्टरेंज), खोस्त (बिलोचिस्तान) और

पलना (बीकानेर) से निकलता है। इसके अतिरिक्त मध्यभारत, काश्मीर सीमा प्रान्त और कच्छ में भी कोयला निकाला जा सकता है।

पीट

नीलगिरि, नैपाल और काश्मीर की घाटियों और कई झीलों में पीट पाया जाता है। इसे काटकर और सुखा कर जलाने के लिये ईंधन बनाया जाता है।

मिट्टी का तेल

जहां हिमालय के दोनों सिरे मुड़ते हैं वहीं मिट्टी के तेल के प्राचीन केन्द्र हैं। यह अधिकतर पूर्व की ओर बरमा और आसाम प्रान्त में मिलता है। कुछ पश्चिम की ओर पंजाब और बिलोचिस्तान से निकलता है। बरमा में यनांजाऊं, सिंजू, यनांजात और भिनबू प्रसिद्ध तेल-केन्द्र हैं। यहां प्रतिवर्ष प्रायः २७ करोड़ गैलन तेल निकलता है। आसाम के लखीमपुर जिले के तेल का सम्बन्ध माकूम की कोयले की खानों से है। डिगबोई इसका मुख्य केन्द्र है जहां से ४५ लाख गैलन तेल प्रतिवर्ष निकलता है।

पंजाब में रावलपिंडी और अटक ज़िलों के तेल के चश्मों से लोग बहुत वर्षों से परिचित हैं। साल्टरेंज के उत्तर में पिंडीगेब के चश्मे बहुत ही लाभदायक जान पड़ते हैं। प्राकृतिक तेल के साफ करने पर वेसलिन, मोम (मोमबत्ती) आदि बहुत सी गौण उपज मिलती है। प्राकृतिक गैस हमारे यहां व्यर्थ ही चली जाती है। पर और देशों में यह नलों के द्वारा शहरों में भेजी जाती है और प्रकाश तथा गरमी पैदा करने के काम आती है।

सोना

सोने की उपज के लिए संसार में भारतवर्ष का आठवां स्थान है। पर समस्त उपज का केवल ३ फ़ीसदी सोना यहाँ निकलता है। हिन्दुस्तान

में सोना दो रूप से मिलता है। कुछ सुवर्णरेखा, इरावदी, सिन्ध तथा मध्यप्रान्त की नदियों के रेत में छोटे छोटे कणों के रूप में मिलता है।

१२—भारतवर्ष की खनिज सम्पत्ति

कुछ चट्टानों में मिलता है। मैसूर राज्य में कोलार ज़िले की स्वर्ण-शिलाएँ बहुत प्रसिद्ध हैं। यहां कई स्थानों में सोने की चट्टानें उत्तर-

दक्षिण दिशा में एक दूसरे के समानान्तर चली गई हैं। कोई कोई चार फुट मोटी हैं। इनमें सोने के छोटे छोटे टुकड़े मिलते हैं। पहले लोग चट्टान को चूर चूर कर लेते हैं फिर उस में पानी मिला कर पारा जड़े हुए तांबे के बर्तनों में बहाते हैं। सोने का अधिक बड़ा भाग इस प्रकार प्राप्त होता है। शेष भाग को दूसरे वैज्ञानिक ढंगों से निकालते हैं।

यह सब काम बिजली से होता है जो यहां से ९२ मील की दूरी पर कावेरी के शिवसमुद्रम् प्रपात से तैयार की जाती है और तार द्वारा यहां पहुँचाई जाती है। मज़दूरों की संख्या प्रायः २०,००० है। प्रति वर्ष कोलार से तीन करोड़ रुपये का सोना निकलता है। प्रायः $\frac{3}{4}$ लाख रुपये का सोना हट्टी (निज़ाम राज्य) और एक लाख रुपये का सोना अनन्तपुर (मद्रास प्रान्त) से मिलता है। सारा सोना बम्बई की टकसाल में खरीद लिया जाता है। हाल में कई करोड़ रुपये का सोना बाहर चला गया।

ताँबा

सिंहभूमि, छोटा नागपुर, अजमेर, खेट्री, अलवर, उदयपुर, शिकम, कुल्लू गढ़वाल आदि कुछ स्थानों में तांबा पाया जाता है। प्रायः दो-ढाई लाख रुपये का तांबा इस प्रकार निकलता है। पर देश में तांबे की बड़ी मांग है। इस मांग को पूरा करने के लिए प्रतिवर्ष ३ करोड़ रुपये का तांबा विदेशों से मँगाया जाता है।

लोहा

सर्वोत्तम लोहा बंगाल के मयूरभंज, मध्यप्रान्त के रायपुर ज़िले और मैसूर के बाबाबूदन पहाड़ से निकलता है। बंगाल-बिहार अपनी

एक शिला ४ मील लम्बी ४ फुट चौड़ी और कहीं कहीं ६ ००० फुट गहरी है।

सिंहभूमि, मानभूमि, बर्दवान और सम्बलपुर लोहे की खानों के लिये प्रसिद्ध हैं। बंगाल में दामूदा के लोहिया पठार के पास कोयला बहुत समय से निकलता है। आसाम में भी कोयले के पास ही लोहा मिलता है। मद्रास प्रान्त में सलेम, मदुरा, कड़ापा और कर्नूल के ज़िलों से लोहा निकलता है। मध्यप्रान्त के चांदा ज़िले में खंडेश्वर नामी लोहे की पहाड़ी २४० फुट ऊँची है। जबलपुर और बिलासपुर में भी लोहा बहुत है। बम्बई प्रान्त में कुछ नदियों के रेत में लोहा मिलता है। हिमालय के कमायूँ और जम्मू प्रदेश में भी लोहा मिलता है।

मेंगनीज़

रूस को छोड़कर हिन्दुस्तान दुनिया भर में सब से बड़ा मेंगनीज-केन्द्र है। प्रतिवर्ष सात या आठ लाख टन मेंगनीज़ निकलता है। मध्यप्रान्त के बालाघाट भंडारा, छिंदवाड़ा, जबलपुर और नागपुर ज़िलों में समस्त उपज का $\frac{3}{5}$ भाग निकलता है। मद्रास के सन्दूर और विज़ीगापट्टम ज़िलों का दूसरा स्थान है। बम्बई में पंचमहल, उड़ीसा में गंगापुर, मैसूर में चितलदुर्ग और शिमोगा और मध्यभारत में झलना दूसरे केन्द्र हैं।

कटनी और बालाघाट, कालाहांडी राज्य, सरगूजा, महाबलेश्वर भोपाल और पलनी पहाड़ियों (मद्रास) से अल्मोनिया निकलती है।

हज़ारीबाग, मानभूमि और मध्यप्रान्त के कुछ ज़िलों में सीसा मिलता है। बरमा के बाडविन स्थान में चाँदी की प्रसिद्ध खान है। इसी से जस्ता भी निकलता है। पालनपुर हज़ारीबाग और मरगुई (लोअर बरमा) टीन के लिए प्रसिद्ध हैं।

हीरा

बुंदेलखंड "पन्ना" हीरे के लिए और कर्नूल, कड़ापा और बिलारी ज़िले "गोलकुंडा" हीरे के लिए प्रसिद्ध हैं।

बरमा का मोगो (मोगोक) ज़िला लाल के लिये प्रसिद्ध है। काश्मीर में पुखराज निकलता है।

अन्य मूल्यवान पत्थर भी कहीं कहीं हिमालय वा विन्ध्याचल के पहाड़ी भागों में पाये जाते हैं।

नमक

मद्रास तथा बम्बई-तट, कच्छ और सिन्ध-डेल्टा के पास समुद्र के पानी को धूप में सुखाकर नमक तयार किया जाता है। जैपुर की साँभर, जोधपुर की डिंडवाना तथा फलौदी और बीकानेर की लूनकरनसर झीलों से भी नमक निकाला जाता है। बिहार, दिल्ली और संयुक्त-प्रान्त के आगरा आदि खुश्क ज़िलों में खारी सोतों और कुओं से नमक बनाया जाता है। उत्तरी भारत में पहाड़ी नमक अपार है। झेलम ज़िले में खेउड़ा की खानों से शुद्ध नमक निकाला जाता है। एक तह की मुटाई २५० फुट । इसकी लम्बाई बहुत बड़ी है। कोहाट ज़िले में बहादुरखेल के पास नमक की एक पहाड़ी की मुटाई १००० फुट और लम्बाई ८ मील है।

शोरा

बिहार, पंजाब, सिन्ध आदि प्रान्तों में खारी मिट्टी को खुरच कर उससे शोरा बनाया जाता है। पहले बारूद बनाने के लिए हिन्दुस्तानी शोरा योरुप को बहुत जाता था। पर अब बनावटी शोरा तयार हो जाने से केवल ३८ लाख रुपये का (१७,००० टन) शोरा बाहर जाता है।

फिटकरी

बनावटी फिटकरी तयार हो जाने से हिन्दुस्तान में अब केवल कच्छ और कालाबाग़ में फिटकरी तयार की जाती है।

सुहागा

पुगाघाटी, लद्दाख के गरम चश्मों और तिब्बत की झीलों से सुहागा मिलता है।

रेह

गंगा की घाटी में रेह बहुत है। पर यह अभी बहुत कम काम में आता है।

अभ्रक

बिजली और शीशे के सामान में इसकी बड़ी आवश्यकता पड़ती है। दुनिया भर में इसकी सब से अधिक उपज हिन्दुस्तान में होती है।

हज़ारीबाग़, नेलोर, गया, मुँगेर, अजमेर और मेरवाड़ा से ४५ लाख रुपये की अभ्रक (२५०० टन) दिसावर पहुँचती है।

गंधक

लद्दाख और पश्चिमी बिलोचिस्तान से गंधक आती है।

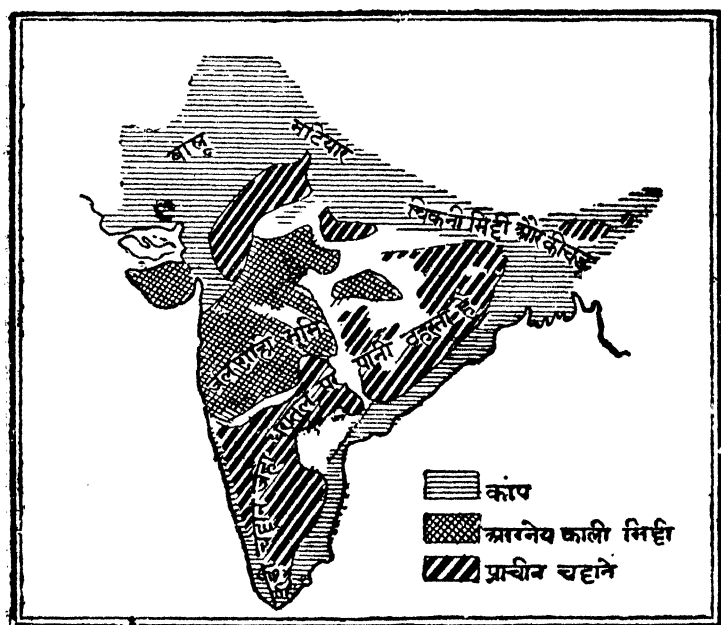
काँप

गंगा और सिन्ध आदि नदियों ने अपनी बारीक मिट्टी से विशाल उपजाऊ मैदान बना दिये हैं जो खेती के लिये प्रसिद्ध हैं।

भारतवर्ष की अधिकांश ज़मीन चार तरह की है :—

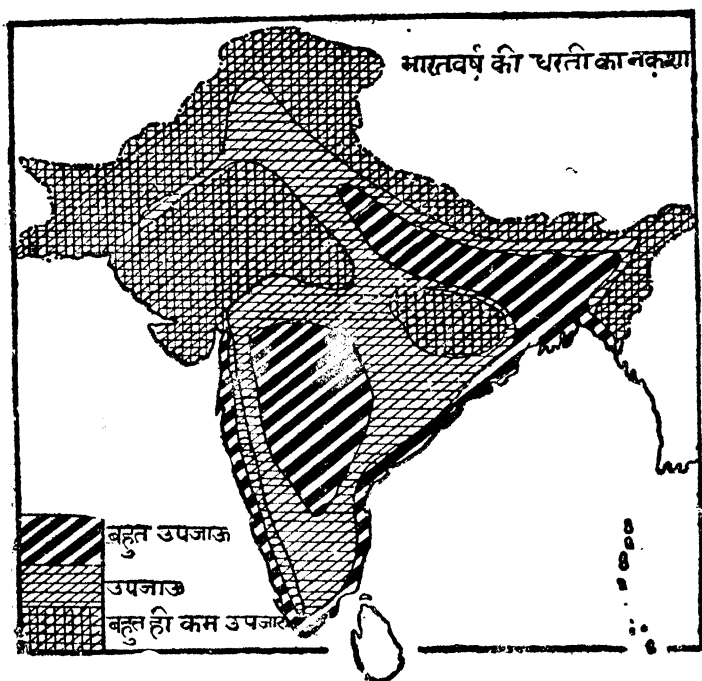
१—सिन्ध और गंगा की काँप खुलते रंग की होती है। इसकी मिट्टी बहुत ही बारीक होती है। इसमें पत्थर के टुकड़ों का बिल्कुल अभाव है। कहीं कहीं धरातल के पास कंकड़ अवश्य मिलते हैं। इस ज़मीन में कहीं रेत कहीं मटियार या चिकनी मिट्टी और कहीं दोनों का मिश्रण (लोम) या मटियार मिलता है।

२—रेगर या दक्खिन की काली ज़मीन काफ़ी उपजाऊ होती है। इसमें चूना आदि कई खनिज पदार्थ मिले रहते हैं।

३—मद्रास की भूरी कछारी ज़मीन गंगा के मैदान की ज़मीन से कम उपजाऊ होती है।

१६—भारतवर्ष की मिट्टी

४—मद्रास प्रान्त की पहाड़ी लाल ज़मीन (जो कोयम्बटूर, मदुरा, करनूल और कृष्णा ज़िलों में मिलती है) कमज़ोर होती है। यह ऐसी चट्टानों के घिसने से बनी है जिनमें पौधों का भोजन अधिक नहीं रहता है।

५—लुहारी मिट्टी महाराष्ट्र, रीवाँ आदि हिन्दुस्तान के बहुत से भागों में पाई जाती है। इसमें पचीस या तीस फ़ी सदी लोहा मिला रहता है।

जब यह ताज़ी खोदी जाती है तो यह मुलायम होती है और इसमें लाल, पीले और भूरे रंग के निशान रहते हैं। इसके अधिक भाग में सफ़ेद रंग रहता है। सूखने पर यह मिट्टी कड़ी हो जाती है।

१७—भारतवर्ष की धरती का नक़्शा

अक्सर इसकी तहें २०० फुट मोटी मिलती हैं। यह बहुत ही कम उपजाऊ होती है।

———

पाँचवाँ अध्याय

जल-वायु

भारतवर्ष एक विशाल देश है। यह प्राय: ६ उत्तरी अक्षांश से लेकर ३६ उत्तरी अक्षांश तक फैला हुआ है। इसका बहुत सा भाग समुद्र-तल से कुछ ही गज़ ऊँचा है। कुछ भाग समुद्र-तल से चार-पांच मील ऊँचा है। कहीं समुद्र पास है कहीं समुद्र और भीतरी प्रदेश के बीच में सैकड़ों मील की दूरी है। देश के कुछ भाग पानी लाने वाली हवाओं के मार्ग में स्थित हैं। कुछ भाग इनके मार्ग से दूर अलग पड़े हुए हैं। इन सब कारणों से हमारे देश में प्राय: सभी तरह की जल-वायु पाई जाती है। इसके दक्षिणी भागों में भूमध्य रेखा की उष्णार्द्र (गरम और तर) जलवायु है। हिमालय के उच्च शिखर ध्रुव प्रदेश की भांति ठंडे हैं।

तापक्रम (सरदी और गरमी) नमी, हवा और वर्षा ही जलवायु के ४ प्रधान अंग हैं। हमें यह देखना है कि जलवायु के प्रत्येक अंग का भारतवर्ष पर क्या प्रभाव पड़ता है।

* Hot and moist

तापक्रम

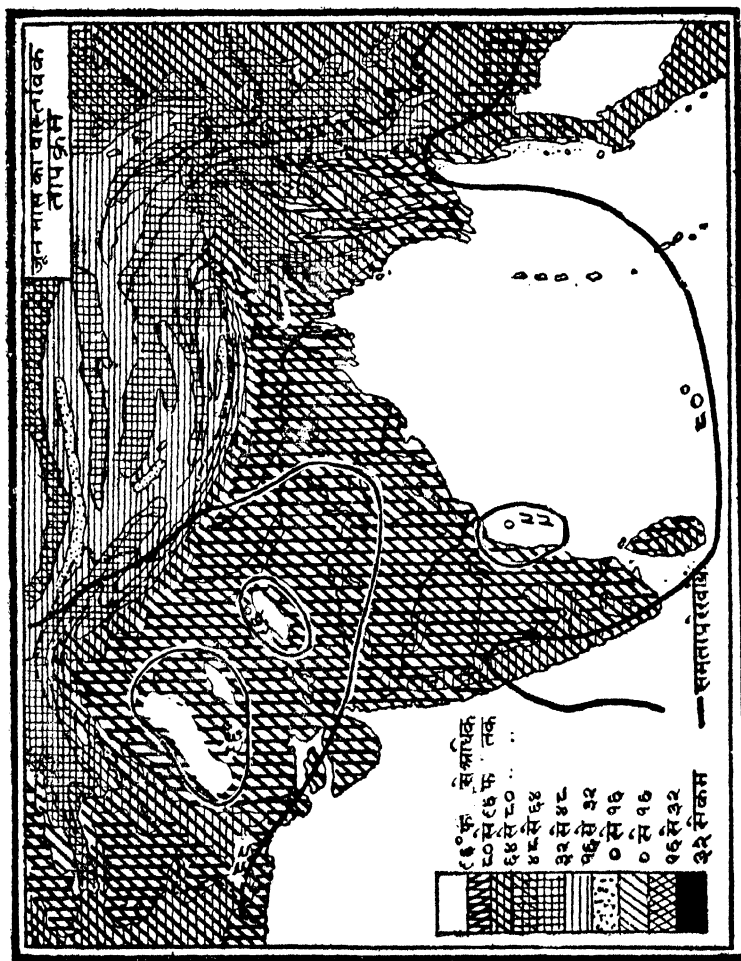
सरदी-गरमी की मात्रा को ही तापक्रम कहते हैं। तापक्रम नापने के लिए आजकल हज़ारों मनुष्य थर्मामीटर का प्रयोग करते हैं। देश के बहुत से शहरों में प्रतिदिन यह तापक्रम लिख लिया जाता है। यों तो तापक्रम में प्रति घंटे कुछ न कुछ अन्तर रहता है, पर प्रायः सवेरे चार बजे अल्प तापक्रम[१] होता है। तीसरे पहर लगभग दो बजे परम तापक्रम[२] होता है। अल्प तापक्रम और परम तापक्रम को जोड़ कर दो से भाग देने से किसी दिन का औसत तापक्रम निकल आता है। अगर हम परम तापक्रम में से अल्प तापक्रम को घटावें तो तापक्रम-भेद[3] शेष रहता है। दो स्थानों का औसत तापक्रम चाहे समान हो, पर यदि उनके तापक्रम-भेद में भारी अन्तर है तो उनकी जलवायु में भी भारी अन्तर होगा।

हिन्दुस्तान का दक्षिणी आधा भाग कर्करेखा और भूमध्यरेखा के बीच में स्थित है। दक्षिणी हिन्दुस्तान, लंका और टनासिरम (ब्रह्मा) में दोपहर का सूर्य कभी अधिक नीचा नहीं होता है। यहां साल के सभी समय में दिन और रात की लम्बाई में भी बहुत हो थोड़ा अन्तर रहता है। इसलिए ये भाग प्रायः साल भर गरम रहते हैं। कोलम्बो के लोग दिसम्बर-जनवरी में भी बरफ़ का शरबत पीते हैं और दोपहर को धूप में छाता लगाते हैं। दक्षिण-भारत के लोग आग तापना या गरम ऊनी और रुई भरे हुये सूती कपड़े पहनना जानते ही नहीं हैं। लंका के दक्षिणी स्थान (गाल) में साल के अत्यन्त ठण्डे और अत्यन्त गरम महीने के तापक्रम में केवल ४ अंश फ़ारेनहाइट का भेद होता

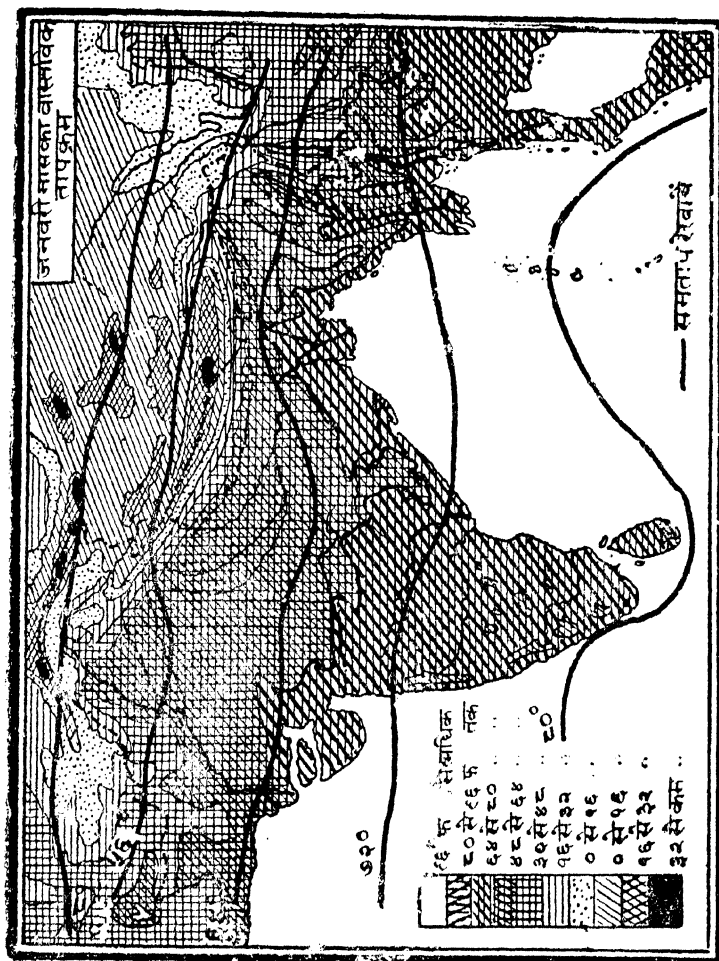
१ Minimum temperature

२ Maximum temperature

3 Range of temperature

जून मास का वास्तविक तापक्रम
९६°फ से अधिक
८० से ९६ फ तक
६४ से ८० ,, ,,
४८ से ६४
३२ से ४८
१६ से ३२
० से १६
० से १६
१६ से ३२
३२ से कम
समताप रेखाएँ
८०°

है। साल भर के अधिक से अधिक गरम दिन और अधिक से अधिक ठण्डी रात के तापक्रम में १६ अंश से अधिक भेद नहीं पाया गया है।

अगर हम उत्तर में बम्बई तक बढ़ें तो तापक्रम-भेद भी बढ़ता जायगा। पर प्रायद्वीप के सब भागों में यह तापक्रम-भेद एकसा नहीं बढ़ता है। एक ही अक्षांश में पश्चिमी तट का तापक्रम-भेद सब से कम, पूर्वी तट का उससे अधिक और समुद्र से दूर बीच में सबसे अधिक है। उदाहरणार्थ पश्चिमी तट पर मँगलोर, पूर्वी तट पर मद्रास और मध्य में बंगलोर प्रायः एक ही अक्षांश में स्थित हैं। पर अत्यंत ठण्डे और अत्यन्त गरम महीने का तापक्रम भेद मंगलोर में ७ अंश, मद्रास में १२ अंश और बंगलोर में १३ अंश होता है। सूरत, नागपुर और कटक भी प्रायः एक अक्षांश में हैं, पर सूरत का तापक्रम-भेद १६ अंश, नागपुर का २६ अंश और कटक का १६ अंश है। पर अधिक उत्तर की ओर चल लेने पर पश्चिमी तट के पास वाले स्थानों का तापक्रम-भेद पूर्वी-तट के स्थानों के तापक्रम-भेद से कहीं अधिक बढ़ जाता है। अत्यन्त ठण्डे और अत्यन्त गर्म महीने तथा तापक्रम का भेद हैदराबाद (सिन्ध) में २८ अंश, बनारस में ३० अंश, सिलचर (आसाम) में १८ अंश होता है। इन एक अक्षांस वाले स्थानों में सूर्य की किरणें समान कोण से गिरती हैं। दिन और रात की लम्बाई भी समान होती है। पर हवा की नमी और खुश्की के कारण इनके तापक्रम में भेद हो जाता है। हवा जितनी ही अधिक नम (आर्द्र) होगी उतना ही कम भेद शीतकाल और ग्रीष्म काल के तापक्रम में रहेगा। बम्बई के दक्षिण में पश्चिमी तट की हवा पूर्वी तट की हवा से कहीं अधिक नम होती है। मध्य भाग में हवा दोनों तटों से भी कहीं अधिक खुश्क होती है। ऊपरी सिन्ध, राजपूताना, सीमा प्रान्त और पञ्जाब में यह भेद और भी अधिक विकराल हो जाता है। जैकबाबाद और सीबी में गरमी की ऋतु में दिन का तापक्रम (छाया में) १२० अंश से अधिक हो जाता है पर वहीं के लोग गरमी की

जनवरी मासका वास्तविक तापक्रम
समताप रेखायें

ऋतु में रात की ठंड से बचने के लिए कुछ न कुछ गरम कपड़ा पास रख कर सोते हैं। डेराइस्माइलखाँ में किसी किसी साल सरदी की ऋतु में बरफ पड़ जाती है, पर गरमी का तापक्रम १२० अंश फारेनहाइट रहता है। इसके विपरीत आसाम और पूर्वी बंगाल में गरमी की ऋतु कभी खुश्क नहीं होती है। जिन दिनों में उत्तरी-पश्चिमी भारत में खेतों की घास झुलस जाती है और गलियों में धूल उड़ा करती है उन दिनों में भी आसाम, बंगाल, लंका और ब्रह्मा के तर (आर्द्र) भागों में सब कहीं हरियाली रहती है।

गुजरात, मध्यप्रान्त, मध्यभारत, बिहार और संयुक्तप्रान्त न सिन्ध की तरह खुश्क और न आसाम की तरह नम हैं। कर्क रेखा से भी दूर नहीं हैं। इसलिए यहाँ गरमियों में काफी गरमी पड़ती है और सरदी में मामूली ठंड होती है।

ऊँचाई और तापक्रम

समुद्र-तल से प्रायः प्रति ३०० फुट की ऊँचाई पर १ अंश फारेनहाइट तापक्रम कम होता जाता है। इसी से हिमालय की ऊँची चोटियों पर जून के महीने में भी बरफ जमी रहती है। गरमी की ऋतु में जब मैदान में हम लोग पसीने से भीग जाते हैं और रात को पङ्खा चलाने से भी चैन नहीं पाते हैं उसी समय छः सात हजार फुट की ऊँचाई पर उसी अक्षांश में ऐसी ठंडक रहती है कि लोग गरम कपड़े पहनते हैं और रात को अँगीठी जलाकर मकान के अन्दर सोते हैं। औसत से ७,००० फुट की ऊँचाई पर हमारे यहां उसी तरह की ठंडी जलवायु है जिस तरह कि दक्षिणी योरुप में रहती है। पर उत्तरी हिन्दुस्तान का शीत-काल दक्षिणी योरुप के ग्रीष्म-काल से बहुत कुछ मिलता है। यही कारण है कि हिन्दु-

स्तान के प्रायः प्रत्येक प्रान्त में योरोपियन लोगों ने गरमियों में रहने के लिए कोई न कोई पहाड़ी स्थान निश्चित किया है *।

मानसून

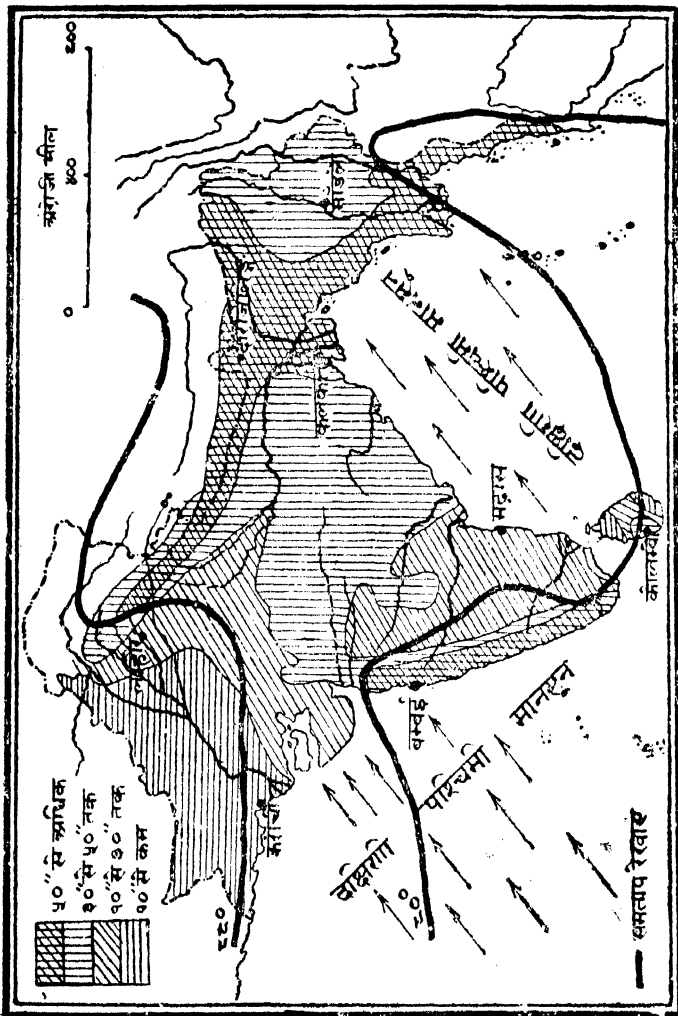
तापक्रम के विवरण में हम देख चुके हैं कि हिन्दुस्तान के बहुत से भागों की जलवायु अनुकूल रहती है। समुद्र और भूमध्य रेखा की समीपता के अतिरिक्त हिन्दुस्तान की बनावट भी इस जलवायु को अनुकूल बनाती है। हिन्दुस्तान का जो भाग भूमध्य रेखा के पास है वही भाग ऐसा त्रिभुजाकार है कि उस पर समुद्र का अधिक से अधिक असर पड़ता है। पठार की ऊँचाई भी प्रायद्वीप की गरमी को कुछ कम कर देती है। सिन्ध और गंगा के मैदान के उत्तर में प्रायः चार-पाँच मील ऊँचा हिमालय का पहाड़ है। यह पहाड़ दूसरी ओर वाले दो तीन मील ऊँचे तिब्बत के पठार की ठंडी (धरातली) हवाओं को हिन्दुस्तान में नहीं आने देता। हिन्दूकुश, सफेद-कोह, सुलेमान आदि उत्तर-पश्चिम की पहाड़ियाँ भी औसत से छः सात हजार फुट ऊँची हैं। इनके पीछे ईरान का पठार औसत से पाँच हज़ार फ़ुट ऊँचा है। इसलिए हिन्दुस्तान की उत्तरी-पश्चिमी पहाड़ियाँ भी ईरानी तूफानों से हिन्दुस्तान को काफी सुरक्षित रखती हैं। दर्रों के ज़रिये से आने वाली हवा का असर बहुत अधिक नहीं होता है।

दक्षिणी-पश्चिमी मानसून

हिमालय की ऊँची पहाड़ी दीवार से दूसरा लाभ यह है कि

---

* शिमला (पञ्जाब) मन्सूरी और नैनीताल (संयुक्तप्रान्त) राँची (बिहार व उड़ीसा), दार्जिलिंग (बङ्गाल), शीलांग (आसाम), पँचमढ़ी (मध्यप्रान्त), आबू (राजपूताना), महाबलेश्वर (बम्बई), उटकमंड (मद्रास) ये सब स्थान ५,००० और ८,००० फुट के बीच की ऊँचाई पर बसे हैं।

प्रत्येक शहर के सामने फ़ा० अंशों में अल्प तापक्रम और परम तापक्रम दिया गया है। उसके नीचे इंचों में वार्षिक वर्षा है।

२०—ग्रीष्म ऋतु की वर्षा

वह हिन्दुस्तान की पानी बरसाने वाली हवाओं को भी बाहर नहीं जाने देती है। यदि अटलांटिक महासागर और प्रशान्त महासागर की तरह हिन्दमहासागर भी उत्तर में आर्कटिक महासागर तक फैला होता तब तो हिन्दमहासागर में भूमध्य रेखा के पास सदा परम तापक्रम और अल्प[1] वायु-भार रहता। इसलिए यहाँ उत्तरी-पूर्वी ट्रेड हवायें चला करतीं। पर हिन्द महागर के उत्तर में स्थल समूह है जो गरमी के दिनों में समुद्र से कहीं अधिक गरम हो जाता है। जून-जुलाई में भूमध्यरेखा के पास हिन्द महासागर का औसत तापक्रम केवल ७६ अंश फारेनहाइट होता है। पर उन्हीं दिनों में भारतीय प्रायद्वीप का औसत तापक्रम ८२ अंश होता है। सिन्ध, बिलोचिस्तान और अरब का औसत तापक्रम ६५ अंश से ऊपर हो जाता है। अधिक गरमी के कारण स्थल की हवा भी हलकी होकर ऊपर उठती है और भूमध्यरेखा की अधिक भारी हवा इसका स्थान भरने के लिए आती है। लगातार भाप के मिलते रहने से यह हवा नमी से सम्पृक्त[2] होती है। इस हवा का एक भाग पूर्वी अफ्रीका (एबीसीनिया) की ओर जाता है। दूसरा भाग हिन्दुस्तान की ओर आता है। हिन्दुस्तान की ओर से आने वाली हवा भी दो भागों में बँट जाती है। अरबसागर की हवा पहले पहल पश्चिमी घाट से टकराती है। यह हवा प्रतिवर्ष प्रायः नियत समय पर बड़े वेग (प्रति घंटे प्रायः २० मील की चाल) से आया करती है। दक्षिणी-पश्चिमी मानसून हिन्दुस्तान के भिन्न भिन्न प्रान्तों में भिन्न भिन्न तिथि को पहुँचती है। सब प्रान्तों से इसके लौटने का समय भी भिन्न है :—

[1] Low pressure [2] Saturated

प्रान्त	मानसून के आरम्भ होने की तिथि	लौटने की तिथि
बम्बई	५ जून	१५ अक्टूबर
बंगाल	१५ जून	१५-३० अक्टूबर
संयुक्तप्रान्त	२५ जून	३० सितम्बर
ंजाब	१ जुलाई	१४-२१ सितम्बर

जुलाई तक यह हवा समस्त हिन्दुस्तान में फैल जाती है। सालभर की ८५ फी सदी वर्षा इसी हवा से होती है। पर यह मानसून लगातार पानी नहीं बरसाती है। बीच-बीच में वर्षा रुक जाती है।

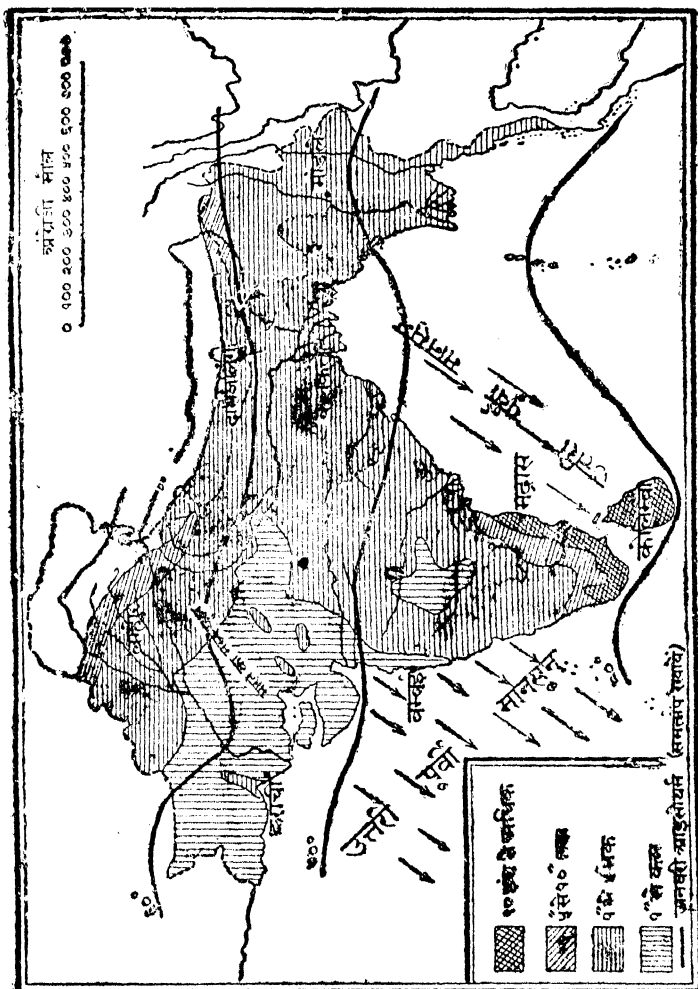
सब भागों में एक सी वर्षा नहीं होती है। लंका और पश्चिमी घाट में अधिक वर्षा (१०० इञ्च से ऊपर) होती है। बम्बई में प्रतिवर्ष औसत से ७१ इञ्च वर्षा होती है। बम्बई के दक्षिण में तट पर वर्षा की मात्रा बढ़ते-बढ़ते धुर दक्षिण में २०० इञ्च तक हो जाती है। पर बम्बई के उत्तर में वर्षा की कमी है। कराची में प्रति वर्ष औसत से केवल ६ इञ्च वर्षा होती है। सिन्ध का डेल्टा अक्सर खुश्क पड़ा रहता है। पश्चिमी घाट को पार करने के बाद इस हवा में बहुत कम नमी रह जाती है। इसलिए दक्खिन में बहुत थोड़ी (२० इञ्च) वर्षा होती है।

अरब सागर की ओर से आने वाली मानसून की मात्रा बंगाल की खाड़ी की मात्रा से कहीं अधिक होती है। बंगाल की खाड़ी वाली मानसून का विस्तार अधिक हो जाता है। इस हवा से इरावदी के डेल्टा, ब्रह्मा के पश्चिमी तट और गंगा के डेल्टा में प्रबल वर्षा होती है। आगे बढ़ने पर खासिया

पहाड़ और अराकानयोमा के बीच में इस हवा को तंग रास्ते में एकदम ऊँचा चढ़ना पड़ता है। मैदान में अधिकतर पानी होने से तापक्रम भी ऊंचा रहता है। इसलिए जहाँ मैदान में (ढाका में) ४७ इञ्च पानी बरसता है वहीं सिलहट में १०४ इञ्च पानी बरसता है। पर सिलहट भी पहाड़ के नीचे मैदान पर ही बसा है। चेरापूंजी ४४५५ फुट ऊँची पहाड़ी के ठीक दक्षिणी ढाल पर बसा है। यहाँ दुनिया भर में सबसे अधिक (४०० इञ्च) वर्षा होती है। एक वर्ष तो यहाँ ६०५ इञ्च वर्षा हुई। इस पहाड़ी के अधिक आगे भी वर्षा कम है। चेरापूंजी से ४५ मील भीतर की ओर होने से शीलांग में ५७ इञ्च ही वर्षा होती है। हिमालय की रुकावट होने से बंगाल की खाड़ी का प्रधान भाग उत्तर-पश्चिम की ओर बढ़ता है। पर अधिक पश्चिम की ओर बढ़ने से वर्षा क्रमशः कम होती है। बरेली में ३६ इञ्च और पेशावर में केवल ४ इञ्च वर्षा होती है। इस मानसून के उत्तरी सिरे पर (हिमालय) सब कहीं दक्षिणी सिरे से अधिक वर्षा होती है। गया में पटना से, झांसी में इलाहाबाद से, आगरा में बरेली से, दिल्ली में देहरादून से कहीं कम वर्षा होती है।

उत्तरी-पूर्वी मानसून

अक्टूबर के महीने से शीतकाल आरम्भ हो जाता है तभी जल की अपेक्षा स्थल अधिक ठंडा हो जाता है और हवा को समुद्र की ओर लौटना पड़ता है। लौटते समय इस हवा में अधिक नमी नहीं रहती है। पर बंगाल की खाड़ी में कुछ भाप मिल जाने से यह हवा पूर्वी तट में गोदावरी के मुहाने से कुमारी अन्तरीप तक तथा पूर्वी लंका में विशेष रूप से पानी बरसाती है। अरब सागर की मानसून लौटते समय मलाबार तट पर पानी बरसाती है।

इस समय सीमाप्रान्त, पंजाब और संयुक्त प्रान्त के पश्चिमी ज़िलों में दो-तीन इञ्च पानी बरसा देती हैं। अधिक ऊँचाई पर बरफ गिरती है। इस प्रकार वर्षा के अनुसार हिन्दुस्तान चार भागों में बँटा हुआ है :—

२१—शीतकाल की वर्षा

१—अधिक वर्षा के प्रदेश

१०० इञ्च से ऊपर वर्षा पश्चिमी तट, गंगा के डेल्टा, आसाम और सुरमाघाटी, ब्रह्मा के तट और इरावदी-डेल्टा में होती है।

२—अच्छी वर्षा के प्रदेश

४० से ८० इञ्च तक वर्षा गंगा की घाटी में इलाहाबाद तक, पूर्वी तट और ब्रह्मा के उत्तरी-पूर्वी पहाड़ी प्रदेश में होती है।

३—खुश्क प्रदेश

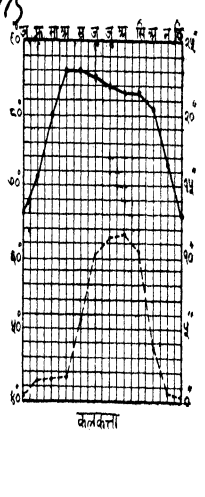
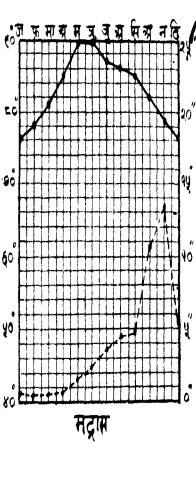
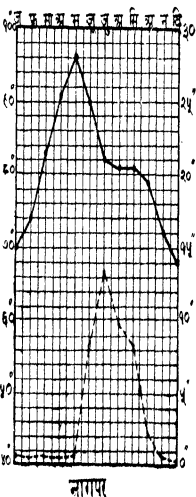
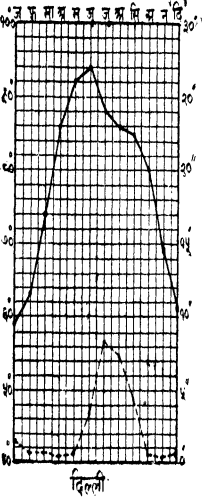
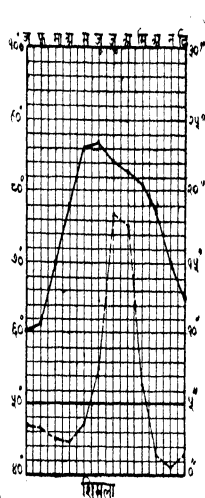
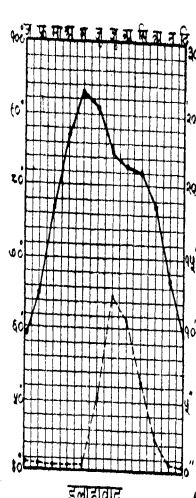
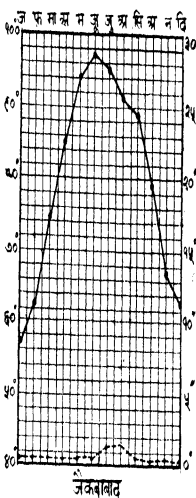
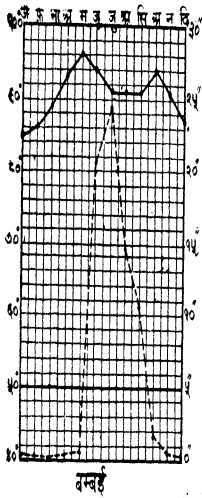
२० से ४० इञ्च तक वर्षा दक्खिन, मध्यभारत के पठार और मॉडले के दक्षिण ब्रह्मा के मध्य भाग में होती है।

४—अधिक खुश्क भाग

१ से १० इञ्च तक वर्षा अरावली के पश्चिम में सिन्ध और बिलोचिस्तान में होती है। अकाल से पीड़ित होने वाले प्रान्त क्रमशः ये हैं:—सिन्ध और कच्छ, संयुक्त प्रान्त, खानदेश और बरार, बिहार, हैदराबाद, मध्यभारत, गुजरात, बम्बई वाला दक्खिन-प्रदेश, मैसूर, करनाटक, राजपूताना, पंजाब, उड़ीसा और उत्तरी मद्रास।

बंगाल की खाड़ी के चक्रवात

ये कुछ दूर भीतर तक पहुँचते हैं और निचले भागों में अपने साथ पानी भी बहा लाते हैं। अगर इनके साथ ज्वार भी मिल गया तो कुछ ही मिनट में दस बारह गज पानी चढ़ आता है। १८७६ ई० की लहर में आध घंटे के भीतर ही भीतर मेघना के कछार (बाकरगंज) में १ लाख से अधिक मनुष्य डूब गये और इससे जो बीमारी फैली उससे भी २ लाख मनुष्य मर गये। पर ऐसे भयानक तूफान कहीं दस-बीस वर्ष में एक-दो बार आते हैं।

भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानोंके तापक्रम और वर्षा का ग्राफ

प्रत्येक ग्राफ़ में बाईं ओर फ़ारेन हाइट अंश और दाहिनी ओर इञ्चों के अंक हैं। नीचे की बिन्दीदार रेखा वर्षा और ऊपर की मोटी रेखा तापक्रम दिखलाती है।

मानसून से निम्न बाहरी बातों का गहरा सम्बन्ध है—

१—जब हिमालय और उत्तरी पश्चिमी पहाड़ों पर मई के महीने तक भारी बरफ़ पड़ती रहती है तो उत्तरी और पूर्वी खुश्क हवाएँ चलने लगती हैं। इससे मानसून देरी से आती है और कम पानी बरसाती है।

२—मारीशस के पास हिन्द महासागर में हवा के बहुत भारी दबाव होने से हिन्दुस्तान में भी हवा का भार बढ़ जाता है और मानसून कमज़ोर पड़ जाती है।

३—मार्च, अप्रैल और मई महीनों में जिस तरह का वायु-भार अरजेन्टायना और चिली (दक्षिणी अमरीका) में रहता है उसका उलटा हिन्दुस्तान में देखा गया है। यदि वह वायु-भार ऊँचा होता है तो मानसून अच्छी चलती है।

४—यदि अफ्रीका में ज़ैंज़ीबार आदि भूमध्य रेखा के पास वाले स्थानों में अप्रैल और मई में ज़ोर की वर्षा होती है तो मानसून कमज़ोर पड़ जाती है। यदि इन महीनों में वहाँ कम पानी बरसता है तो मानसून खूब पानी बरसाती है।

५—यदि हिन्द महासागर के दक्षिणी भाग में अधिक बरफ़ पाई जाती है तो मानसून उस साल खूब पानी बरसाती है।

६—नील नदी में अधिकतर बाढ़ एबीसीनिया की वर्षा से होती है। जिस साल नील नदी में भारी बाढ़ आती है उस साल हिन्दुस्तान में भी मानसून से अच्छी वर्षा होती है।

७—यदि हिन्दुस्तान में किसी वर्ष वायु-भार ऊँचा रहता है तो दूसरे वर्ष वायु-भार कम रहता है और वर्षा अच्छी होती है।

———

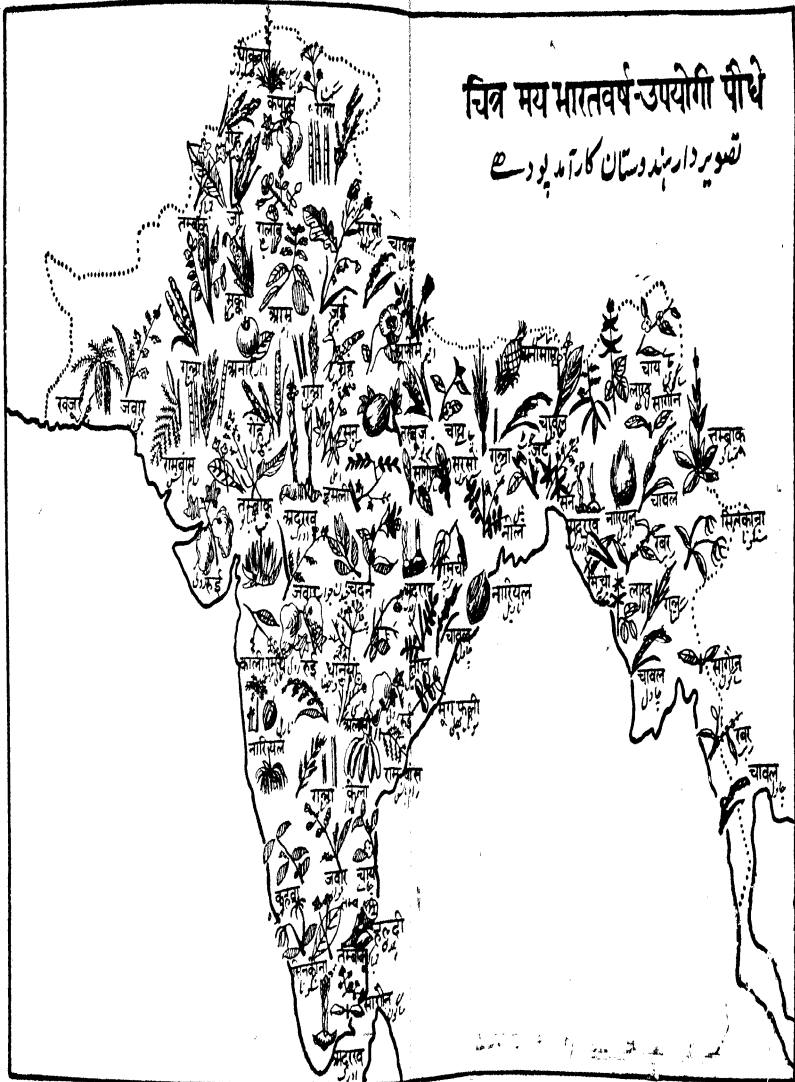
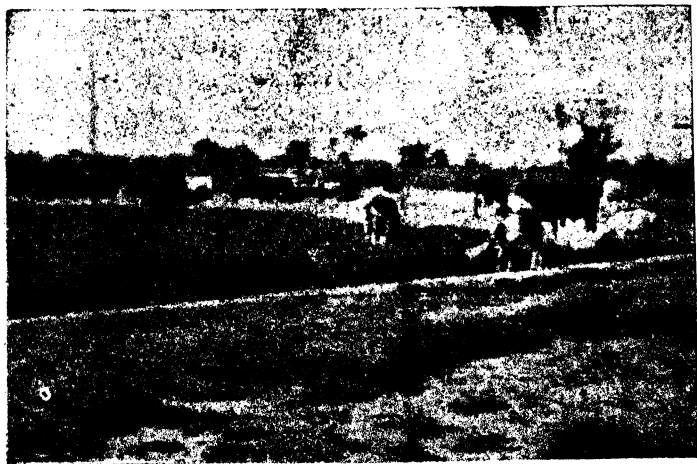
छठा अध्याय

सिंचाई

हिन्दुस्तान में बहुत से भाग ऐसे हैं जहाँ काफी पानी नहीं बरसता है। सिंचाई के बिना वहाँ मुश्किल से एक फसल उग सकती है। कुछ

२२—सिंचाई के पहले का दृश्य

भागों में तो सिंचाई के बिना एक भी फ़सल नहीं उग सकती है।

चित्र मय भारतवर्ष-उपयोगी पौधे
تصویردار ہندوستان کار آمد پودے
खजूर
जवार
रामबांस
कपास
गेहूं
जौ
तम्बाकू
गन्ना
अनार
आम
मक्का
सरसों
चावल
चाय
इमली
अदरख
रुई
चंदन
नारियल
मिर्च
काली मिर्च
धनिया
मूंग फली
केला
कहवा
हल्दी
सिनकोना
सागौन
रबर
लाख
नील
जूट

इसलिये यहाँ सिंचाई की ओर अति प्राचीन समय से ध्यान दिया गया है। कुओं से सिंचाई का काम बहुत पहले से लिया गया। इस समय भी सींची जाने वाली ज़मीन का प्रायः $\frac{1}{3}$ भाग कुओं से सींचा जाता है। कुओं से सींची जाने वाली ज़मीन में छोटे-छोटे किसानों को खर्च भी कम पड़ता है और नहर से सींची हुई ज़मीन से सवाई उपज होती है। तालाबों की संख्या भी बहुत है। केवल मद्रास प्रान्त में ही ३५ हज़ार तालाब हैं जो तीस लाख एकड़ ज़मीन सींचते हैं। पर तालाब अधिक-

२३—सिंचाई के बाद का दृश्य

तर दक्खिन की पहाड़ी भूमि में ही हैं! राजपूताना की रेतीली भूमि में भी जहाँ-तहाँ तालाबों और कुओं से सिंचाई होती है। बिलोचिस्तान में सिंचाई का एक विचित्र साधन है जिसे कारेज़ कहते हैं। कारेज़ (नहर) ज़मीन के भीतर ही भीतर चलकर पहाड़ी ढाल का पानी समतल खेतों तक ले जाती है।

उत्तरी हिन्दुस्तान के पहाड़ी ज़िलों में तथा सिन्ध और पश्चिमी पञ्जाब में सिंचाई के पुराने चिन्ह मिलते हैं। यमुना की दो नहरें और कावेरी डेल्टा की नहरें बहुत पहले ही बनाई गई थीं।

केवल बङ्गाल और आसाम ऐसे प्रान्त हैं जहाँ वर्षा की अधिकता के कारण नहरों की आवश्यकता नहीं है। बिहार-उड़ीसा में भी काफ़ी वर्षा होती है। इसलिए यहाँ भी नहरें कम हैं। सोन-नहर से दक्षिणी बिहार में, त्रिवेणी नहर से चम्पारन में और उड़ीसा प्राजेक्ट से उड़ीसा में सिंचाई होती है। लोअर ब्रह्मा में भी वर्षा की अधिकता है। केवल मध्य ब्रह्मा की खुश्क जमीन सींचने के लिए मॉडले और श्वेवो नहरें निकाली गई हैं।

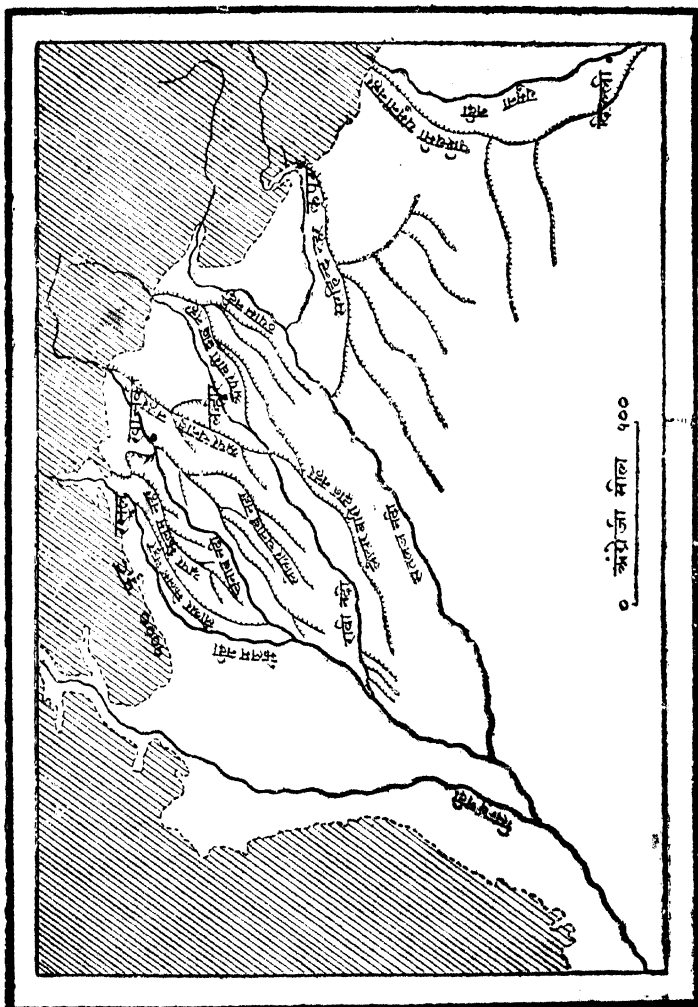
सिंचाई की बड़ी-बड़ी नहरें आजकल पञ्जाब१, सिन्ध और संयुक्त-प्रान्त २ में पाई जाती हैं। कुछ प्रसिद्ध नहरों का उल्लेख नीचे किया जाता है :—

बारी द्वाब नहर

रावी नदी के दाहिने किनारे से उस स्थान (मधुपुर) से निकलती है जहाँ रावी नदी पहाड़ों से बाहर आती है। यह नहर रावी और व्यास नदियों के बीच में गुरुदासपुर, अमृतसर और लाहोर ज़िलों के एक बड़े प्रदेश (२५ लाख एकड़) को सींचती है।

---

१ पञ्जाब की नहरें सिक्खों की दूसरी लड़ाई के बाद आरम्भ हुईं। जब वीर सिक्ख सेना छिन्न भिन्न कर दी गई तब पञ्जाब से विद्रोह की आशंका थी। इसलिए बेकार सिपाहियों को काम देने के लिए नहरें बनने लगीं।

२ संयुक्त-प्रान्त की नहरें प्रायः अकाल के समय में खोदी गईं। अकाल पीड़ित मजदूरों ने दो चार मुट्ठी भर अन्न के लिए दिन भर खुदाई की ; इसलिए वे बहुत सस्ती बन गईं।

२४—पंजाब की प्रधान नहरें

सरहिंद नहर

यह नहर सिवालिक के पास रूपर स्थान पर सतलज नदी से निकलती है और पटियाला, नाभा, झींद, फ़रीदकोट रियासतों तथा लुधियाना और फ़ीरोज़पुर ज़िलों की ज़मीन को सींचती है।

लोअर चनाब नहर

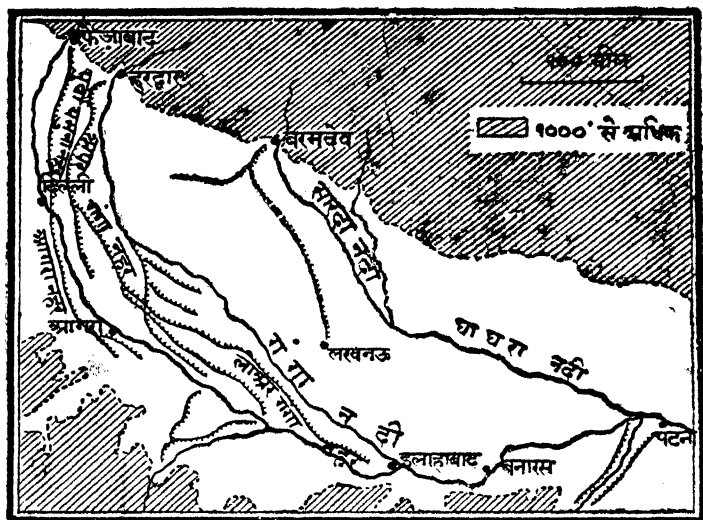
यह दुनिया की बड़ी नहरों में से एक है। चनाब नदी में वज़ीराबाद के पास खानकी स्थान पर बाँध बनाकर यह नहर निकाली गई है। इस नहर से २५ लाख एकड़ ज़मीन सींची जाती है।

लोअर झेलम नहर

यह नहर रसूल नगर के पास झेलम नदी से निकलती है।

अपर चनाब और लोअर बारी द्वाब नहरों को ट्रिपिल प्राजेक्ट भी कहते हैं। इनके निकालने में बड़ी होशियारी से काम लिया गया है। रावी नदी में पुल बनाकर चनाब नदी का पानी दूसरी ओर पहुँचाया गया है। यहाँ इसे लोअर बारी द्वाब नहर कहते हैं। लोअर चनाब नहर में भी पानी की कमी न पड़े, इसलिए झेलम नदी का पानी खानकी के पास चनाब नदी में छोड़ दिया गया है।

गङ्गा-नहर

यह नहर सब से पहले खोली गई। हरिद्वार के घाट के नीचे यह नहर गङ्गा के दाहिने किनारे से निकलती है। नहर का ढाल क्रमशः रक्खा गया है। इसलिए मार्ग के नालों और छोटी नदियों को पार करने के लिए कहीं नहर के ऊपर पुल बनाया गया है और नदी का पानी नहर के ऊपर से निकाल दिया गया है, कहीं नदी के ऊपर पुल बनाया गया है और नहर का पानी नदी के ऊपर से लाया गया है। रुड़की के पास सोलानी नदी के ऊपर पुल बाँध कर नहर का पानी दूसरी

२५—संयुक्तप्रान्त की प्रधान नहरें

ओर ले जाने में बड़ी कुशलता दिखलाई गई है। हरिद्वार से १३० मील नीचे नारोरा (अलीगढ़) में इसी नहर से गंगा की छोटी नहर निकाली गई है। बड़ी नहर द्वाबा (गंगा और जमुना के बीच के प्रदेश) के ऊपरी भाग को और छोटी नहर द्वाबा के निचले भाग को सींचती है।

यमुना-नहर

पश्चिमी यमुना-नहर को पहले पहल फ़ीरोज़ तुग़लक ने हिसार ज़िले को सिंचाने के लिए निकलवाया था। यह नहर यमुना के दाहिने किनारे से मैदान के आरम्भ में निकलती है। पास ही पूर्वी यमुना नहर बायें किनारे से निकलती है। यह नहर भी पुरानी है और अकबर के समय में निकाली गई थी। आजकल दोनों नहरें पहले से बहुत कुछ सुधर ग

हैं। आगरा-नहर बहुत छोटी है और दिल्ली से ११ मील नीचे ओकला स्थान के पास यमुना के दाहिने किनारे से निकलती है। यह नहर गुरगाँव, मथुरा और आगरा जिलों की जमीन को सींचती है।

बेतवा नहर

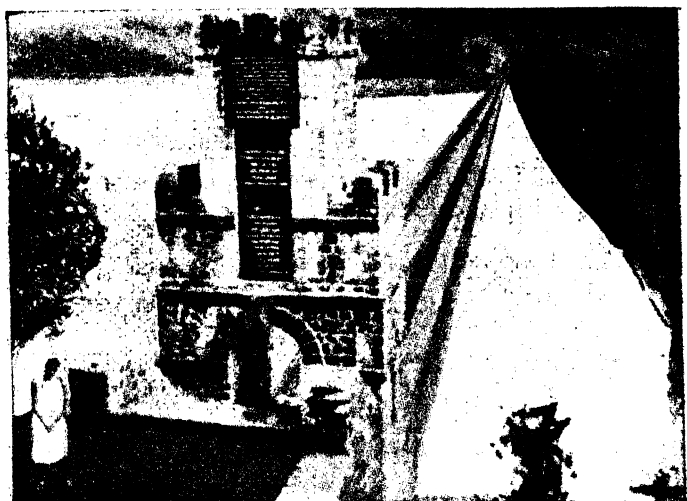
यह नहर यमुना की सहायक बेतवा नदी के बायें किनारे से निकलती है। यह नहर झांसी से बारह मील उत्तर से आरम्भ होती है और बुंदेलखंड के जालौन और हमीरपुर जिलों को सींचती है।

सारदा नहर

सारदा नदी संयुक्त प्रान्त और नैपाल की सीमा पर बहती है। ब्रह्मदेव के पास इस गहरी नदी में बीस-बीस फ़ीट की दूरी पर १६ फ़ौलाद के फाटक लगे हैं। यहीं से दुनिया भर में सब से अधिक लम्बी (शाखाओं समेत ४ हजार मील) सारदा नहर निकाली गई है। इसकी नालियां १८ हजार मील लम्बी हैं। रुहेलखंड और अवध के उपजाऊ प्रदेश की १५ लाख एकड़ जमीन इस नहर से सींची जाती है।

दक्खिन की नहरें

गोदावरी, कृष्णा और कावेरी नदियों के डेल्टा बड़े उपजाऊ हैं। वर्षा कम होने के कारण इधर सिंचाई की बड़ी आवश्यकता थी। इसलिए डेल्टा के पास इन नदियों में बांध बनाकर सिंचाई का प्रबन्ध किया गया है। कर्नूल-कडापा-नहर तुंगभद्रा नदी से निकलती है। पर सब से अधिक विचित्र नहर पेरियर प्राजेक्ट है। पेरियर नदी त्रावनकोर राज्य में स्थित थी और पश्चिमी घाट से निकल कर अरब सागर में गिरती थी। पश्चिमी घाट की प्रबल वर्षा से मदुरा के खुश्क जिले में सिंचाई करने के लिए पेरियर नदी की घाटी में एक विशाल (६२ गज ऊँचा) बांध बांधा गया। जब यह घाटी एक बड़ी झील बन गई तब पश्चिमी घाट में एक सुरंग लगाया गया। इस सुरंग के द्वारा पेरियर

नदी का पानी पूर्व की ओर वैगाई नदी में छोड़ा गया। इससे पूर्वी

२६—पेरियर-डैम (बाँध)

खुश्क भाग में सिंचाई सुगम हो गई। बम्बई प्रान्त में छोटी छोटी नहरें हैं। नीला-मूठा और गोदावरी नहर प्रधान हैं।

पहले दक्खिन (मैसूर राज्य) में कृष्णा राजा-सागर सिंचाई के लिए सब से बड़ा तालाब बनाया गया। पर हाल में कावेरी नदी में मेंटूर डैम (बाँध) दुनिया भर में सबसे बड़ा बाँध तैयार हो गया है।

सक्खर-नहर

सिन्ध का प्रान्त सिंचाई पर ही निर्भर है। सक्खर-नहर संसार की सबसे बड़ी नहर है। सक्खर शहर के पास सिन्ध नदी से ७ बड़ी बड़ी नहरें निकाली गई हैं। तीन दायें किनारे और चार बायें किनारे से चलती हैं। इनमें से प्रत्येक नहर प्रायः स्वेज नहर के बराबर है। ये कई

लाख एकड़ ज़मीन सींचती हैं। इन नहरों के निकलने से सिन्ध प्रान्त की काया पलट जायगी।

बीकानेर की नहर

बीकानेर की गंग-नहर विशेष उल्लेखनीय है। रेतीली भूमि नहर के पानी को सोख न ले, इसलिए नहर की समस्त लम्बाई भर नहर की तली और दीवारें सीमेन्ट लगा कर पक्की बनाई गईं। अधिक खर्च होने के कारण यह नहर बहुत दूर तक न बढ़ाई जा सकी। यह नहर सतलज के पानी से बीकानेर के उत्तरी भाग को हरा भरा करती है।

अपर स्वात-नहर

अपर स्वात-नहर सीमाप्रान्त से २० मील आगे स्वात नदी से आरम्भ होती है। स्वात-घाटी में ४ मील बहने के बाद नहर के मार्ग में मलाकन्द श्रेणी पड़ती है। इस श्रेणी को पार करने के लिए १८ फ़ुट चौड़ा, १३ फ़ुट ऊँचा और २ मील लम्बा सुरंग बनाना पड़ा। चट्टान कड़ी होने के कारण सुरंग बनाने में साढ़े तीन वर्ष लग गये। अन्त में यह नहर दरगाई प्रदेश को सींचने लगी जिससे सीमाप्रान्त के कुछ लड़ाका लोग शान्तिपूर्वक खेती के काम में लग गये।

تصویر جانور ہندوستان
चित्र मय भारतवर्ष- पशु

सातवाँ अध्याय

वनस्पति और पशु

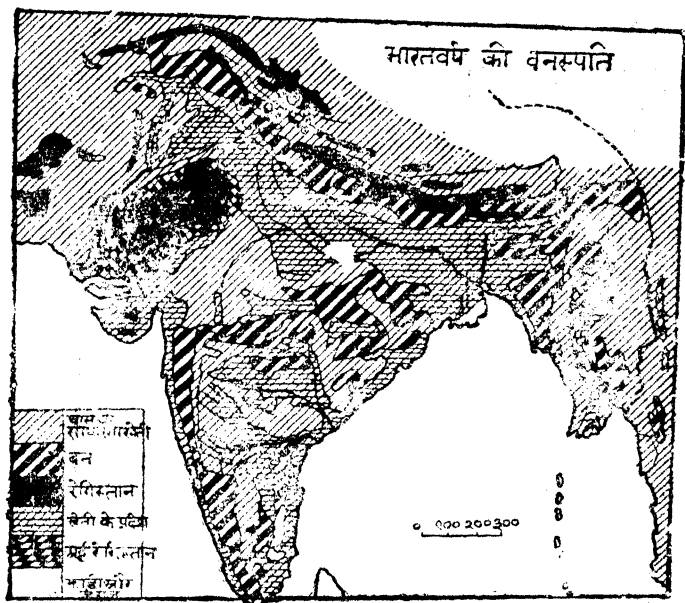
यदि हम किसी देश की ज़मीन और जलवायु को ठीक-ठीक समझ लें तो वहाँ की वनस्पति का समझना सरल हो जाता है। पिछले पाठों में हम पढ़ चुके हैं कि हिन्दुस्तान का प्रायः आधा भाग उष्ण कटिबन्ध में है। दूसरा आधा भाग शीतोष्ण कटिबन्ध में स्थित है। कुछ भाग समुद्र-तल से अधिक ऊँचे नहीं हैं। लेकिन कुछ भाग समुद्र-तल से हज़ारों फ़ुट ऊँचे हैं। कहीं वर्षा का प्रायः अभाव रहता है; कहीं १०० इंच से ऊपर वर्षा होती है। कुछ भागों की हवा प्रायः बिल्कुल खुश्क और कुछ भागों की हवा अत्यन्त आर्द्र रहती है। ज़मीन भी एक सी नहीं है। इन सब कारणों से भारतवर्ष की वनस्पति कई प्रकार की है :—

सदा बहारवाले बन

पश्चिमी घाट पूर्वी हिमालय के निचले ढाल, आसाम, अराकान-तट, अंडमान द्वीप आदि प्रदेशों में जहाँ प्रतिवर्ष ८० इञ्च से अधिक वर्षा होती है वहीं सदा हरे-भरे रहने वाले बन मिलते हैं। इन बनों के पेड़ बड़े ऊँचे और मज़बूत होते हैं। पर तरह-तरह की बेल और छोटे-छोटे पौधों की अधिकता से ये प्रायः दुर्गम होते हैं।

२७—भूमध्य रेखा के सघन वनों में हाथियों को भी अपने पददलित मार्गों पर ही चलना पड़ता है

पतझड़ वाले प्रदेश

दक्खिन मध्य-हिमालय और ब्रह्मा के जिन मानसूनी भागों में ८० इंच से कम, पर ४० इंच से अधिक वर्षा होती है, वहाँ पतझड़ वाले

२८—रेगिस्तान में न केवल रेतीला वरन बर्फ़ीला उजाड़ भी शामिल है

बन मिलते हैं। इन भागों में ऊँचे और मज़बूत पेड़ों के लिए काफ़ी पानी बरस जाता है, पर वर्षा की इतनी अधिकता नहीं होती है कि बन दुर्गम हो जावें। ब्रह्मा का सागौन और हिमालय (गोरखपुर नैपाल आदि के पास) का साल पेड़ इन्हीं पतझड़ वाले प्रदेशों में उगता है।

कंटीले जंगल

पंजाब, मध्यभारत, काठियावाड़, मध्यब्रह्मा आदि भागों में ४० इंच से भी कम पानी बरसता है। वर्षा की कमी से पेड़ भलीभाँति नहीं उग पाते हैं। पानी की किफ़ायत करने के लिए प्रकृति ने उनका क़द नाटा कर दिया है और उन्हें काँटों का जामा पहना दिया है। इन जंगलों में वास्तव में काँटेदार झाड़ियाँ अधिक हैं। उपयोगी पेड़ों का अभाव है।

२६—रेगिस्तानी पौधा

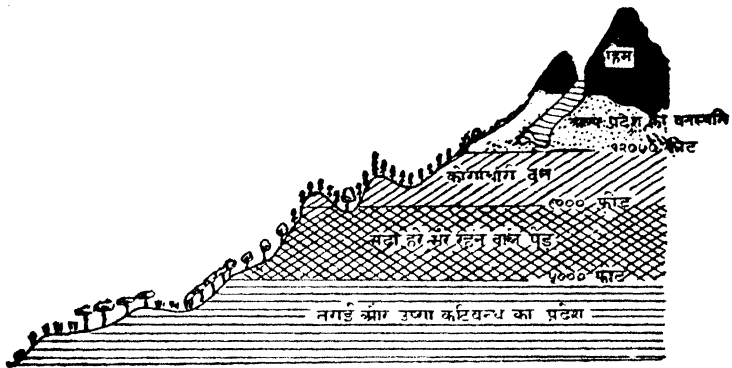
घास के प्रदेश

कम वर्षा वाले प्रदेशों में बनों के बीच बीच में घास है।

रेगिस्तानी पौधे

पश्चिमी राजपूताना, सिन्ध, बिलोचिस्तान आदि भागों में प्रतिवर्ष १५ इंच से भी कम वर्षा होती है। इसलिए यहाँ काँटेदार पेड़ और झाड़ियाँ कम हैं। केवल कहीं कहीं लम्बी जड़ वाले और मोटी गूदेदार तने वाले पौधे मिलते हैं। इनमें पत्तियों के स्थान पर काँटे होते हैं।

पर्वतीय वनस्पति

पहाड़ों पर ऊँचाई के अनुसार भिन्न भिन्न भागों में भिन्न भिन्न प्रकार की वनस्पति है। समुद्र-तल से चार-पाँच हज़ार फ़ुट की ऊँचाई तक उष्ण प्रदेश की वनस्पति है। इससे अधिक ऊँचाई पर ठंड के कारण देवदारु आदि शीतोष्ण प्रदेश के बन हैं। उनसे ऊपर ढालों पर घास है। १८,००० फ़ुट के ऊपर सब कहीं शाश्वत हिम है।

३०—पहाड़ की भिन्न-भिन्न ऊँचाई पर वनस्पति विभाग

गोरन के बन

हिन्दुस्तान और ब्रह्मा के कुछ तटीय भाग ज्वार की बाढ़ में समुद्र के नमकीन पानी में डूब जाते हैं। इन बनों की लकड़ी जलाने और छाल चमड़ा कमाने के काम आती है। सुन्दरबन में सुन्दरी पेड़ की लकड़ी छोटी छोटी नाव बनाने के काम आती है।

बनों से लाभ

जिन भागों में पेड़ नहीं होते हैं वहाँ अधिक वर्षा होने पर ज़ोर की बाढ़ आती है। प्रबल बाढ़ के साथ अच्छी मिट्टी भी खिसकती जाती है। ये बन वर्षा के प्रबल वेग को रोक लेते हैं। उनकी मजबूत जड़ें ढीली मिट्टी को भी जकड़े रहती हैं। बनों के कारण वर्षा का पानी छन छन कर धीरे धीरे आता है और वर्षा ऋतु समाप्त होने पर भी पानी मिलता रहता है। बनों में पेड़ों की हरी हरी पत्तियाँ ग्रीष्म ऋतु के उच्च तापक्रम को थोड़ा कम करके कुछ ठंडक बनाये रखती हैं।

इसके अतिरिक्त बनों से घर और सामान बनाने के लिए लकड़ी मिलती है। यहीं से गोंद, तारपीन, तेल, चन्दन और फल भी मिलते हैं। पेंसिल, काग़ज, दियासलाई आदि बनाने के लिए यहाँ अपार सम्पत्ति है। बनों में ही लाखों ढोर चरते हैं।

पशु

हिन्दुस्तान में कई जाति के अनेक जंगली और पालतू पशु हैं। यहाँ कई जाति के बन्दर पाये जाते हैं। वे प्रायः शाकाहारी होते हैं। और

३१—कैंडी (लंका) नगर के पास हाथी प्रायः प्रति दिन महाबली गंगा में स्नान करने आते हैं।

आम, जामुन और गूलर आदि के फल खाते हैं। फलों की फ़सल समाप्त हो जाने पर वे मुलायम पत्ते और घास के किल्ले खाते हैं अथवा किसानों की फ़सलों और शहर के घरों से जो कुछ खाने का सामान चुरा पाते हैं उसी पर निर्वाह करते हैं। लंगूरी बन्दर बड़े विचित्र होते हैं। वे दूर दूर की छलाँग मारते हैं। यदि वे छलाँग मारने पर दूसरी ओर न

पहुँच सकें तो वे उल्टे ही लौट जाते हैं। पहले उत्तरी-पश्चिमी हिन्दु-स्तान में **शेर** बहुत थे। पर अब वे केवल काठियावाड़ में मिलते हैं। **चीते** और **तेन्दुए** अब भी हिन्दुस्तान के बहुत से भागों में पाये जाते हैं। वे किसानों के जानवरों को अक्सर खा जाते हैं। **भेड़िया**, **गीदड़**, **लोमड़ी** और **बनबिलाव** प्रायः सर्वसाधारण हैं। हिमालय के पहाड़ी बनों में **भालू** बहुत मिलता है। पर **हाथी** सिर्फ़ आसाम और ब्रह्मा के घने बनों में मिलता है, तराई में **गेंड़ा** मिलता है। **हिरण** खुले मैदानों या बनों में मिलता है। नदियों में **मछली** और **कछुओं** के सिवा **मगर** और **घड़ियाल** भी होते हैं। **मोर** आदि पक्षियों की सम्पत्ति भी अपार है। पालतू जानवरों में **गाय**, **बैल** और **भैंस** अधिक उपयोगी हैं। **घोड़ा** और **खच्चर** भी सर्वसाधारण हैं। पहाड़ी भागों और खुश्क चरागाहों में **भेड़** और **बकरी** बहुत पाली जाती हैं। उत्तर-पश्चिम के खुश्क भागों में **ऊँट** और **गधा** बड़े काम का होता है। आसाम, ब्रह्मा और लंका के तर भागों में **हाथी** बड़ा उपयोगी होता है।

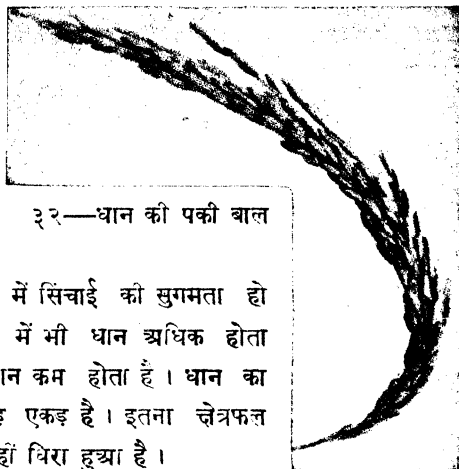
आठवाँ अध्याय

कृषि

यदि प्रकृति के काम में बाधा न डाली जाती तब तो सारे भारतवर्ष में किसी न किसी तरह के वन-प्रदेश का ही साम्राज्य होता। पुराने समय में भी अब से कहीं अधिक वन-प्रदेश था। पर आबादी के बढ़ने से अधिक भोजन की आवश्यकता पड़ी। इसलिए मनुष्यों ने बनों को काट कर खेती के लिए ज़मीन साफ़ कर ली। इस समय जलवायु और ज़मीन के अनुसार भारतवर्ष में तरह तरह की खेती होती है। पर भारतवर्ष की समस्त खेती का क्षेत्रफल प्रायः ३५ करोड़ एकड़ है। खेती ही इस देश का प्रधान पेशा है। प्रायः ९० फ़ी सदी लोग खेती ही की फ़सलें उगा कर अपना निर्वाह करते हैं। अपने देश की मुख्य फ़सलें ये हैं :—

धान

धान का जन्म-स्थान पूर्वी द्वीप-समूह है। पर अपने देश में अति प्राचीन समय से इसकी खेती होती है। धान को बहुत से पानी, सूर्य की गरमी और चिकनी मिट्टी की आवश्यकता होती है। आरम्भ में पौधे का प्रायः $\frac{3}{4}$ भाग पानी में डूबा रहता है। इसलिए धान की खेती हिन्दु-

स्तान के उन भागों में होती है जहाँ प्रबल वर्षा की बाढ़ से कुछ दिनों तक ज़मीन डूबी रहती है अथवा जहाँ नहरों द्वारा सिंचाई हो जाती है। इसीलिए धान की फ़सल बंगाल, आसाम, ब्रह्मा, बिहार-उड़ीसा, पूर्वी संयुक्त-प्रान्त और मलाबार-तट में ख़ूब उगाई जाती है। गोदावरी

३२—धान की पकी बाल

आदि नदियों के डेल्टा में सिंचाई की सुगमता हो जाने से मद्रास प्रान्त में भी धान अधिक होता है। दूसरे प्रान्तों में धान कम होता है। धान का क्षेत्रफल लगभग ८ करोड़ एकड़ है। इतना क्षेत्रफल किसी दूसरी फ़सल से नहीं घिरा हुआ है।

धान बोने के लिए कुछ ऊँची मेंड़ बाँध कर खेत का पानी घेर लिया जाता है। जोतने के बाद फिर उसमें फ़ी एकड़ एक या डेढ़ मन बीज फेंक-फेंक कर बो दिया जाता है। पर अच्छे धान को पहिले कियारियों से बो देते हैं। जब पौधा एक बालिश्त ऊँचा हो जाता है तब उसे जड़-समेत सावधानी से उखाड़ कर वर्षा होने पर खेत में चहोर (जमा) दिया जाता है। इस ढंग से बीज कम लगता है। सितम्बर या अक्तूबर में फ़सल काट कर पैर (गाँव या खेत के पास ऊँची और साफ़ जगह) में पौधों के गट्ठों को डाल देते हैं। फिर डंडा मार-मार कर पौधों के दाने अलग कर लिये जाते हैं अथवा बैलों की दायँ चलाकर गाहते हैं। हर एकड़ में औसत से बीस या पच्चीस मन धान पैदा होता है। फ़ी एकड़ में पौधे (तिनके) तीस चालीस मन निकलते हैं। पर इनका चारा जानवरों को अच्छा नहीं लगता है। इसलिए प्याल

अधिकतर बिछाने या छप्पर छाने के काम आता है। धान को कूट कर और फटक कर भूसी अलग कर ली जाती है। इस प्रकार साफ़ चावल

३३—भारतवर्ष की प्रधान फसलें

निकल आता है। बड़े-बड़े कारखानों में चावल साफ़ करने का काम कल से किया जाता है।

३४—धान, चाय, गेहूँ और क़हवा के पौधे

बंगाल में सब से अधिक चावल पैदा होता है। पर घनी आबादी होने के कारण सब का सब चावल वहीं ख़र्च हो जाता है। ब्रह्मा में बहुत सा चावल फालतू बचता है और दिसावर को भेजा जाता है।

गेहूँ

गेहूँ का पौधा प्रायः धान के पौधे के बराबर होता है। पर गेहूँ को खुश्क और ठण्डी जलवायु की आवश्यकता होती है। अधिक नमी में यह सड़ जाता है। इसलिये पञ्जाब और संयुक्तप्रान्त की कछारी या रेत मिली हुई चिकनी मिट्टी में अच्छा गेहूँ पैदा होता है। गेहूँ को केवल एक-दो सिंचाई की ज़रूरत पड़ती है। यह सिंचाई नहर या कुओं से होती है। मध्यप्रान्त और बम्बई की रेगर या काली मिट्टी में सिंचाई की ज़रूरत नहीं पड़ती है। बरसात के बाद खेत तीन चार बार जोता जाता है। डेले फोड़ने के लिये पटेला भी चला दिया जाता है। शीतकाल के आरम्भ होने पर बीज बो दिया जाता है। सिंचाई चाहने वाले खेत में क्यारियाँ बना ली जाती हैं। होली के आस-पास दाना पक जाता है और गरमी पड़ते ही काट लिया जाता है। फिर दाँय चला कर भूसे से गेहूँ को अलग कर लेते हैं।

चावल की अपेक्षा गेहूँ कहीं अधिक पुष्टिकारक भोजन होता है। इसीलिए चावल खाने वाले लोगों से गेहूँ खाने वाले (उत्तरी भारत के) लोग अधिक बलवान होते हैं। पर जिस तरह माँड़ निकला हुआ चावल अधिक लाभदायक नहीं रहता उसी तरह महीन छना हुआ मैदा भी बलदायक नहीं रहता है।

जौ

जौ के पौधे की जड़ें गेहूँ के पौधे से कम गहरी होती हैं। इसलिये जौ अधिक खुश्की नहीं सह सकता। जौ अक्सर गेहूँ से पहले पक जाता है। इसलिये संयुक्त-प्रान्त के ग़रीब किसान प्रायः मकई की फसल काट कर उसी खेत में जौ बो देते हैं।

चना, मटर और मसूर अक्सर गेहूँ या जौ के साथ मिला कर बोये जाते हैं। अधिक नमी की ऋतु में किसान लोग ज्वार या बाजरा को बिना काटे ही खुरपी से जरा सा गढ़ा करके चना गुल देते हैं। ज्वार या

३५—जौ

बाजरा की फ़सल कट जाने पर चना तेज़ी से बढ़ आता है। और गेहूँ के साथ काटा जाता है।

इसी रबी की फ़सल के साथ तेल के लिये सरसों, तुआँ और अलसी के बीज बो दिये जाते हैं। पर ये चीजें गेहूँ से पहले काटी जाती है।

मक्का या मकई, मड़ुआ, ज्वार और बाजरा की फ़सलें वर्षा

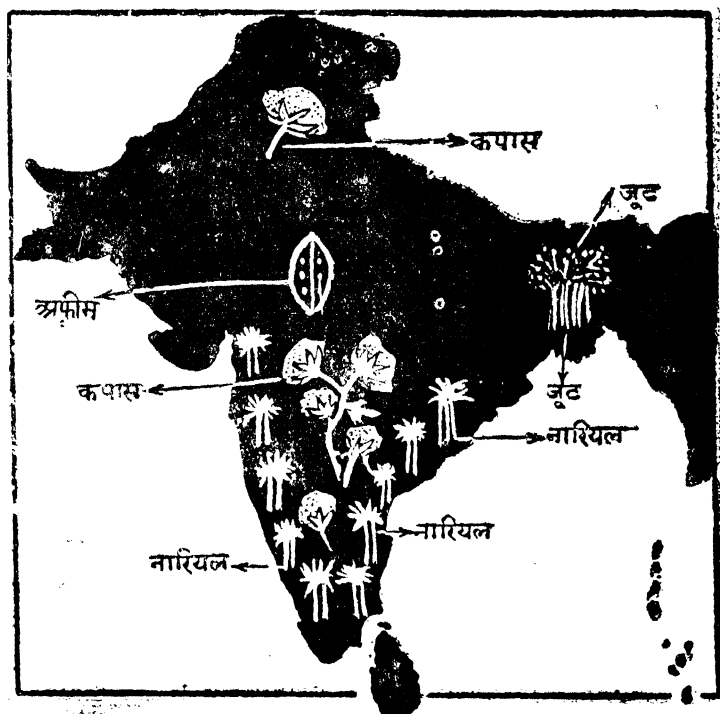
आरम्भ होते ही जुलाई में बो दी जाती हैं। सबसे पहले मक्का काटी जाती है। अगहन मास तक ख़रीफ़ की सब फ़सलें कट जाती हैं। इनके साथ ही किसान लोग उर्द, मूँग और अरहर (दाल के लिए) और तिल (तेल के लिए अथवा खाने के लिए) बो देते हैं। उर्द और मूँग को ख़रीफ़ की फ़सल के साथ ही काटते हैं। तिल एक दो महीने बाद और अरहर को बैसाख में काटते हैं। इस प्रकार अरहर के बड़े और कड़े दाने को पकने में आठ-दस महीने लगते हैं। मेंड पर अंडी बो दी जाती है। इसको तैयार होने में एक वर्ष लग जाता है। इसका तेल कई कामों में आता है। पत्ते रेशम के कीड़ों को खिलाये जाते हैं। रेशम के कीड़ों को जङ्गली पौधों के पत्ते भी खिलाये जाते हैं। पर सर्वोत्तम रेशम शहतूत के पत्ते खिलाने से मिलता है।

ईख

गन्ने को अच्छी जमीन, काफ़ी गर्मी और अधिक सिंचाई की जरूरत होती है। इसलिए यह अधिकतर (प्रायः २,००० वर्ग मील) संयुक्त-प्रान्त में और कुछ (१,००० वर्गमील) बङ्गाल और (५०० वर्गमील) पञ्जाब में होती है। गन्ना काट-काट कर चैत के महीने में बोया जाता है, पर इसको तैयार होने में दस-ग्यारह महीने लग जाते हैं। जाड़े के दिनों में गन्नों को लोहे के कोल्हू में पेर कर रस निकाल लेते हैं। इस रस को बड़े-बड़े कड़ाहों में औट कर गुड़ या शक्कर बना लेते हैं। हर एकड़ में औसत से ४० मन गुड़ पैदा होता है। पर कुछ पहले इस उपज से काम नहीं चलता था। इसलिए बहुत सी शक्कर जावा, मारीशस आदि बाहरी देशों से मँगाई जाती थी।

कपास

कपास को गर्म और ख़ुश्क जलवायु अच्छी लगती है। हिन्दुस्तान के जिन भागों में ४० इञ्च से कम पानी बरसता है उन सभी प्रान्तों में

कपास उगती है। सारे हिन्दुस्तान में दो करोड़ एकड़ क्षेत्रफल कपास उगाने के काम आता है। पर दक्खिन की गहरी काली मिट्टी (रेगर) में कपास सब से अधिक होती है। इस उपजाऊ मिट्टी में नमी बहुत दिनों तक बनी रहती है। पर सिंध और गंगा के कछारी मैदान में

३६—भारतवर्ष की कुछ फसलें

कपास का पौधा अधिक बड़ा होता है। यहाँ सिंचाई कर के अधिकतर अमरीकन कपास उगाई जाती है। इस कपास का रेशा देशी कपास के रेशे से अधिक बड़ा होता है।

कपास वर्षा के आरम्भ में ही अषाढ़ के महीने में बो दी जाती है। कार्तिक में फूल आते हैं। अगहन या पौष महीने से टेंट इकट्ठे किये जाते हैं। खेतों में अक्सर चार-पांच बार चुनाई होती है। कपास को ओट कर बिनौले अलग कर लिये जाते हैं। बिनौले से तेल निकाला जाता है और खली जानवरों को खिलाई जाती है। धुनने के बाद रुई कात ली जातो है और धागे से तरह तरह के कपड़े बुने जाते हैं। बहुत सी रुई दिसावर भेज दी जाती है और उसके बदले में विलायती कपड़ा मँगाया जाता है। इससे दाम भी अधिक देने पड़ते हैं और देश में बेकारी भी फैलती है।

जूट या पाट

जूट एक पौधे का रेशा है। जूट के पौधे को उष्णार्द्र (गर्म और तर) जलवायु और उपजाऊ कछारी मिट्टी चाहिये। जूट की फसल जमीन को शीघ्र ही कमजोर कर देती है। इस लिये कछारी मिट्टी पर हर साल बाढ़ के साथ लाई गई बारीक मिट्टी की तह पड़ जाने की आवश्यकता होती है। इन कारणों से दुनिया भर में जूट का एक-मात्र प्रदेश गङ्गा और ब्रह्मपुत्र की निचली घाटी में, पूर्वी, उत्तरी और दक्षिणी बङ्गाल और आसाम में स्थित है।

वसन्त-ऋतु की वर्षा के बाद जट के खेत की जोताई आरम्भ हो जाती है। मार्च, अप्रैल या मई महीने में बीज बो दिया जाता है। जुलाई या अगस्त में, फल आने के पहले ही, फसल कट जाती है। पौधों को छोटे छोटे गट्ठों में बांध कर पास के तालाब में गाड़ देते हैं और प्रायः २१ दिन तक गाड़े रखते हैं। इस के बाद ऊपर की छाल बिल्कुल सड़ जाती है और मार मार कर पानी में धोने से साफ रेशा निकल आता है। फिर यह रेशा लकड़ी से अलग कर लिया जाता है। छोटे छोटे सौदागर किसानों से जूट मोल लेकर शहरों के बड़े बड़े सौदागरों के हाथ बेच देते हैं। वे लोग जूट को कलकत्ते भेज देते हैं। यहाँ रेशों को

कातने और बोरे बुनने के बड़े-बड़े कारखाने हैं। पर इन कारखानों में सारा जूट खर्च नहीं होता है। बचे हुए जूट को बड़े बड़े गट्ठों में बाँध कर व्यापारी लोग दिसावर भेज देते हैं। जूट के व्यापार को आरम्भ हुए

३७—जूट (पाट) की कटाई

प्रायः १०० वर्ष हुए हैं। इससे बड़े बड़े व्यापारियों को लाभ अवश्य हुआ है, पर बङ्गाल के तालाबों का पानी बड़ा मैला और बदबूदार हो गया है जिससे मलेरिया का प्रकोप बढ़ता जा रहा है।

बिहार और संयुक्त-प्रान्त में सन, रस्सी आदि घरेलू काम के लिए उगाया जाता है।

३८—रेंडी, सरसों, जूट और कपास

नील

यह भी एक छोटा पौधा होता है और गङ्गा की ही घाटी में उगाया जाता है। इसकी पत्तियों को पानी में गला कर नीला रङ्ग तैयार किया

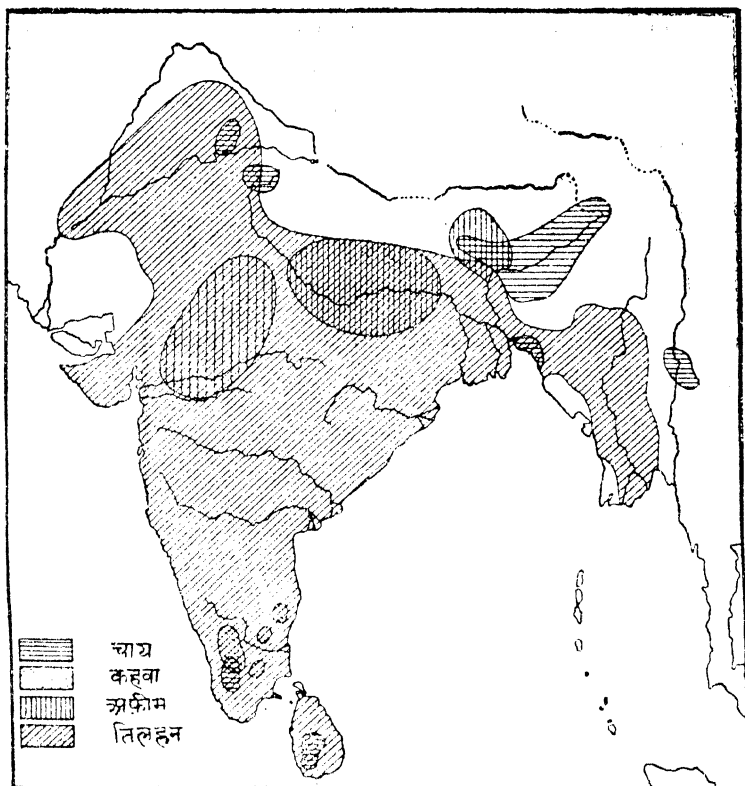
३६—तालावों की अधिकता होने से बङ्गाल में जूट (पाट) धोने के लिए बड़ी सुविधा है।

जाता है। पर जब से जर्मनी में बनावटी नीला रङ्ग तैयार होने लगा तब से हिन्दुस्तान में नील की खेती कम हो गई है

अफ़ीम

यह पोस्ते के पौधे का सूखा हुआ रस है। यह पौधा शीतकाल में बोया जाता है। होली के निकट इनमें सफ़ेद फल आते हैं। फूल आने के बाद और दाना पकने के पहले किसान लोग दोपहर के बाद बोंडी

४०—अलसी, नील, पोस्ता और तम्बाकू

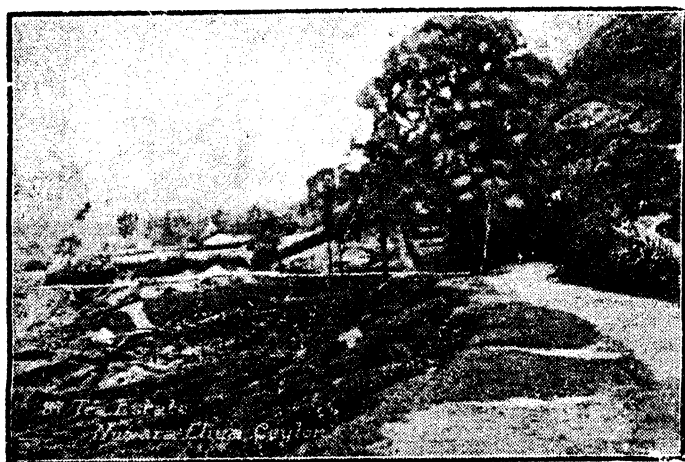
(कच्चे फल) को आँकते हैं और दूसरे दिन रस को इकट्ठा कर लेते हैं। अन्त में अफ़ीम को सरकारी दफ़्तर में सब अफ़ीम मोल ले ली जाती है। गङ्गा की मध्य घाटी और मालवा-प्रदेश में अफ़ीम बहुत पैदा की जाती

४१—चाय, क़हवा, अफ़ीम और तिलहन के प्रधान प्रदेश

थी। पर जब से चीनी लोगों ने अफ़ीम खाना और हुक्क़े में रख कर पीना बन्द कर दिया तब से यहाँ उसकी खेती बहुत कम हो गई है। किसान लोग पोस्ते के साथ अक्सर धनियाँ, सौंफ़ और अजवाइन भी बो देते हैं।

तम्बाकू

हिन्दुस्तान में १६०५ ई० में पहले-पहल पुर्तगाली लोगों के हाथ से तम्बाकू का आगमन हुआ। तम्बाकू के पौधे को उपजाऊ जमीन के साथ साथ काफ़ी गर्मी और पानी की जरूरत होती है। इसलिये बङ्गाल, मद्रास, बम्बई, ब्रह्मा, पञ्जाब और संयुक्त-प्रान्त में इसकी खेती बहुत होती है। तम्बाकू का पौधा जमीन को जल्द कमजोर कर देता है। इसका पीना विशेष कर छोटी उम्र में तन्दुरुस्ती को बिगाड़ देता है। फिर भी इसका प्रचार इतना बढ़ रहा है कि देश में पैदा की गई तम्बाकू की खपत हो जाने के बाद प्रायः २ करोड़ रुपये की तम्बाकू बाहर से आती है।

चाय

चाय के पौधे को प्रबल वर्षा और तेज धूप चाहिये। लेकिन इसकी जड़ों में पानी का भरा रहना पौधे को बिगाड़ देता है। इसलिए चाय

४२—लङ्का के पहाड़ी प्रदेश में चाय के बगीचे

का पौधा आसाम की पहाड़ियों के ढालों पर तथा दार्जिलिंग और देहरा-दून में हिमालय के ढालों पर खूब उगता है। लंकाद्वीप और नीलगिरि के ढाल भी चाय के केन्द्र हैं। पत्तियाँ तोड़ने का काम औरतों और बच्चों से कराया जाता है। पत्तियों को धीमी आँच से सुखाने आदि के काम में मशीनों का प्रयोग होता है।

क़हवा

यह पौधा भी पहाड़ी ढालों पर लगता है। यह मानसूनी हवा का वेग नहीं सह सकता है। इसलिए क़हवा अधिकतर मैसूर और लंका में हवा से सुरक्षित ढालों पर होता है। पौधे के बीजों को भून कर पीस लिया जाता है और फिर यह पीने के काम आता है।

पान

पान की बेल कुछ ऊँची गीली ज़मीन पर लगाई जाती है, क्योंकि बँधा हुआ पानी इसको हानि पहुँचाता है। बेल के सहारे के लिए थोड़ी थोड़ी दूर पर दो ढाई गज़ ऊँचे पतले खम्भे गाड़ दिये जाते हैं। धूप और आँधी से बचाव के लिए ऊपर छाया कर दी जाती है। एक बार पान का बग़ीचा ठीक लग जाने पर पन्द्रह-बीस वर्ष तक पान (पत्ता) मिलता रहता है।

सुपारी

सुपारी का पेड़ समुद्रतट के पास आसाम और बंगाल में उगाया जाता है। पन्द्रह-बीस वर्ष के बाद इसमें फल आने लगता है। सुपारी का पेड़ मार्च में फूलता है, पर सुपारी (फल) दिसम्बर या जनवरी में तोड़ी जाती है। सुपारी का खर्च अधिक होने के कारण हमारे यहाँ बहुत सी सुपारी मलय प्रायद्वीप और लंका से मँगाई जाती है।

नारियल

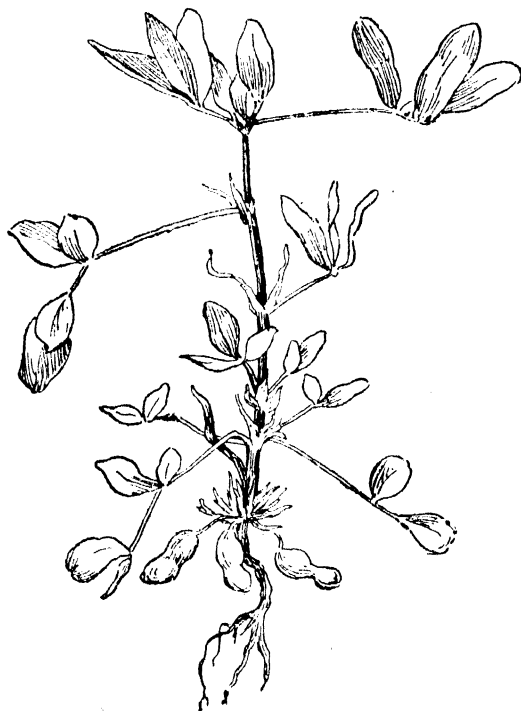
नारियल का पेड़ सुपारी से कहीं अधिक लम्बा और मोटा होता है। यह भी समुद्र के पास रेतीली ज़मीन में उगता है जहाँ अधिक वर्षा होती है, नारियल को समुद्री नमकीन वायु और तटीय रेतीली मिट्टी विशेष प्रिय है। इसलिए पूर्वी और पश्चिमी तटीय मैदानों और लंका में नारियल बहुत होता है। पर तट से अधिक दूर जाने पर नारियल का पेड़ नहीं

४३—केला

४४—नारियल

मिलता है। हरे फल का रस पिया जाता है। पक्के फल को काट कर खोपड़ा या गिरी निकाल लेते हैं, जिससे तेल तैयार किया जाता है।

मूँगफली

मूँगफली के पौधे को कुछ कुछ रेतीली भूमि और उच्च तापक्रम और साधारण नमी की ज़रूरत होती है। इसलिए मद्रास, बम्बई, बिहार

४५—मूँगफली

और ब्रह्मा प्रान्त में विशेष रूप से मूँगफली की खेती होती है। फल जड़ों में लगते हैं और भुनने पर बड़े स्वादिष्ट लगते हैं। कच्ची मूँगफली से तेल निकाला जाता है।

मसाले

लाल मिर्च प्रायः सब कहीं पैदा होती है। मूँगफली की तरह हल्दी एक चौड़ी पत्तीवाले पौधे की जड़ में लगती है। काली मिर्च और इलायची मलाबार की पहाड़ियों के ढालों पर उगाई जाती है। जब गुच्छे हरे होते हैं तब मिर्च का रंग काला नहीं होता है। सूखने से ऊपरी छिलका सिकुड़ जाता है और उसका रंग काला पड़ जाता है।

४६—काली मिर्च

फल

हिन्दुस्तान में केला, सेब, अमरूद आदि तरह तरह के फल बहुत होते हैं। पर इसमें आम सर्वप्रसिद्ध है।

तरकारियाँ

यहाँ आलू, गोभी, मूली, गाजर, लौकी आदि तरकारियाँ अनेक हैं। पर अच्छी खाद मिलने से शहरों के पास ये अधिक उगाई जाती हैं; और माँग अधिक होने से वहीं उनका अच्छा दाम लगता है।

४७—जायफल का पेड़ और फल

सिनकोना

सिनकोना की छाल को कूट कर कुनैन बनाते हैं। सिनकोना के पेड़ का असली घर दक्षिणी अमेरिका में एंडीज़ के ऊँचे ढालों पर है। पर

अब से ७० वर्ष पहिले नीलगिरि, मैसूर, ट्रावनकोर और दार्जिलिंग में सिनकोना के पौधे लगाये गये। इन्हीं से देश भर के लिए कुनैन तयार की जाती है।

रबड़

रबड़ एक पेड़ के रस से तैयार की जाती है। यह पेड़ अत्यन्त गर्म और तर जलवायु में उगता है। इसलिए लंका और लोअर (निचले) ब्रह्मा में इसके बग़ीचे लगाये गये हैं।

लाख

यह एक तरह का गोंद है जिसे एक कीड़ा इकट्ठा करता है। छोटा नागपुर और आसाम की जंगली जातियाँ अधिकतर लाख बाहर भेजती हैं। मिर्ज़ापुर में लाख साफ़ करने के कई कारख़ाने हैं।

नवाँ अध्याय

कला-कौशल

कृषि-प्रधान देश होने पर भी भारतवर्ष सदा से स्वावलम्बी रहा है। पहले आवश्यकताएँ कम थीं। जो आवश्यकताएँ थीं उनकी पूर्ति यहीं हो जाती थी। प्रत्येक गाँव में लुहार खेती के औज़ार और अस्त्र-शस्त्र बनाता था। बढ़ई लकड़ी का काम बनाता था, कुम्हार घड़े आदि मिट्टी के बरतन तैयार करता था। चमार मरे जानवरों का चमड़ा निकालता था और जूते, ज़ीन आदि चमड़े का सामान बनाता था। जुलाहा या कोरी कपड़ा बुनता था। दर्ज़ी उसे सीता था और आवश्यकता पड़ने पर रंगरेज़ उसे रँग देता था। सुनार ज़ेवर बनाता था और तेली तेल पेरता था। कहीं-कहीं पर ये तथा इसी तरह के दूसरे काम हज़ारों घराने मिल जुल कर करते थे जिससे फ़ालतू माल दूसरे देशों को भी पहुँचता था। पर जब से पश्चिमी योरुप में बड़े बड़े कारख़ाने खुल गये, उनकी सरकारों ने अपने अपने कारख़ानों को मदद दी, जहाज़ों और रेलों ने सस्ते किराये पर वह माल हिन्दुस्तान के बाज़ारों में भरना शुरू कर दिया, तब से यहाँ के कारीगरों की दशा बड़ी शोचनीय हो गई है।

बड़े-बड़े शहरों में चतुर कारीगर लोग राजा-महाराजा और धनी लोगों

४८—कुम्हार की कारीगरी

के लिए बढ़िया कारीगरी का काम तैयार करते थे। पत्थर का तराशना, लकड़ी का खरादना, हाथी-दाँत की पच्चीकारी करना, रेशमी कपड़ों पर सोने-चाँदी के तारों से बेल-बूटा बनाना और सूती कपड़ों पर चिकन का काम करना बहुत प्रचलित था। पर पुराने राज्य के नष्ट होने और लोगों में निर्धनता बढ़ने से भोग-विलास का सामान तैयार करने वाले

४६—दक्षिण-भारत के बढ़ई अपने सीधे-सादे औज़ारों से बढ़िया कारीगरी की चीज़ें तैयार करते हैं।

कारीगर एकदम बेकार हो गये। दिल्ली, आगरा, बनारस, मथुरा, ग्वालियर, जयपुर, ढाका, अमृतसर, मुरशिदाबाद और श्रीनगर आदि शहरों में अब भी पुरानी कारीगरी के कुछ काम होते हैं। बड़े पैमाने पर सामान तैयार करने वाले कारख़ाने हिन्दुस्तान भर में १६ हज़ार से कुछ ही अधिक हैं। वे सब अभी हाल में खोले गये हैं। इन सब कारख़ानों

में लगभग ३० लाख मनुष्य लगे हुए हैं। इन कारखानों में निम्न प्रधान हैं :—

जूट

बंगाल में जूट का घरेलू धन्धा बहुत पुराना है। पर १८५५ ई० में श्रीरामपुर के पास रिशरा में पहली मिल खुली। इस काम में बहुत ही अधिक लाभ हुआ। आजकल ३४ लाख एकड़ ज़मीन जूट उगाने के काम आती है। प्रति एकड़ में औसत से पन्द्रह-बीस मन पाट (जूट) पैदा होता है, जिससे किसान को लगभग १००) मिलते हैं। ब्रह्मपुत्र का पानी बहुत साफ़ है। इसलिए इधर के ज़िलों का जूट सर्वोत्तम होता है। गंगा के प्रदेश में पानी मटीला होने से जूट का रंग कुछ पीला होता है और कम चमकीला होता है। पुरनिया ज़िले का बिहारी जूट गँदले पानी में धुलने के कारण बहुत ही घटिया होता है। हाथ या दबाने वाली मशीनों से दबाकर जूट (रेशे) के गट्ठे बाँध लिये जाते हैं और हावड़ा को भेज दिये जाते हैं।

अधिक लाभ होने के कारण कलकत्ते से ३५ मील उत्तर बंसबरिया नगर से लेकर कलकत्ते के २५ मील दक्षिण शामगंज तक हुगली के किनारे किनारे जूट के ८० बड़े बड़े कारख़ाने हैं। इन कारख़ानों में लगभग ३$\frac{१}{२}$ लाख मज़दूर काम करते हैं और प्रतिदिन ५ हज़ार टन पक्का माल (बुना हुआ कपड़ा) तैयार होता है।

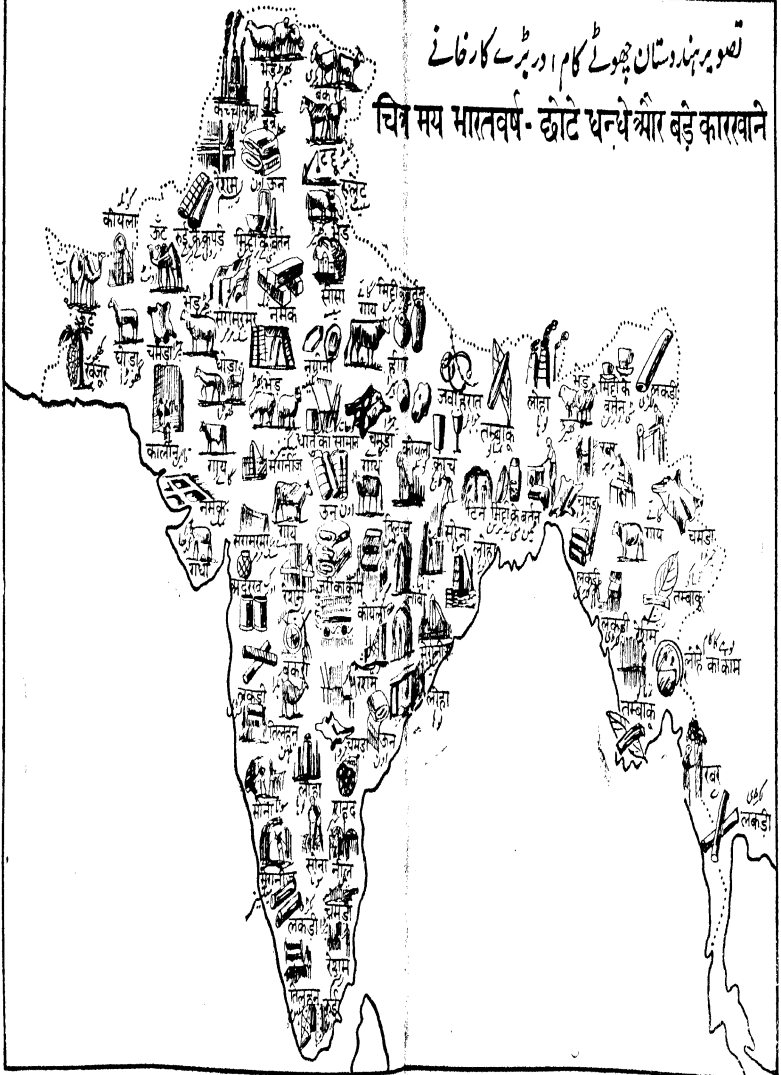
इस प्रदेश में कारख़ानों का अड्डा होने के कई कारण हैं :—

(१) समीपवर्ती प्रदेश में कच्चा माल बहुत होता है जो जल और स्थल-मार्गों से यहाँ सुगमता से आ जाता है।

(२) गंगा के अपार जल से कारख़ाने के काम में सहायता मिलती है।

(३) कोयले की खानें पास हैं। विदेश से मशीनें भी आसानी से आ जाती हैं।

تصویر ہندوستان چھوٹے کام اور بڑے کارخانے

चित्र मय भारतवर्ष - छोटे धन्धे और बड़े कारखाने

(४) उत्तरी भारत, मद्रास, उड़ीसा और मध्यप्रान्त से लगातार मजदूर मिलते रहते हैं।

इन कारखानों में प्रति वर्ष ५० करोड़ रुपये का माल तैयार होता है। पर जूट के प्राय: सब कारखाने विदेशियों के हाथ में हैं, इसलिये लाभ का अधिकतर भाग देश के बाहर चला जाता है।

सूती कपड़ा

सूती कपड़ा बनाने का काम आजकल भी देश के बहुत से भागों में होता है। हाथ के करघे से या तो बहुत मोटा खद्दर या गाढ़ा बुना जाता है अथवा बहुत बारीक और कामदार कपड़ा तैयार किया जाता है। हाथ का बुना हुआ मोटा कपड़ा मिल के कपड़े से अधिक दिन चलता है। इसलिये गरीब लोग हाथ के बुने हुये कपड़े को पसन्द करते हैं। असहयोग आन्दोलन के समय से दूसरे पढ़े-लिखे देश भक्त हिन्दुस्तानी भी खद्दर पहनने लगे हैं। इस से गरीब जुलाहों की दशा कुछ हद तक सुधर गई है। ढाका, बनारस, बुढ़ानपुर और राजमहेन्द्री में हाथ से बढ़िया कपड़ा बुना जाता है। कानपुर, बम्बई, अहमदाबाद शोलापुर, बेलगाँव, हुबली, बड़ौदा, इन्दौर, उज्जैन, नागपुर, जबलपुर, मद्रास, बंगलौर और हैदराबाद आदि में बड़े बड़े पुतलीघर हैं। इन पुतलीघरों में लगभग ४ लाख मजदूर काम करते हैं। ये सब शहर कपास पैदा करने वाले प्रदेश के पास हैं। नारायणगञ्ज और श्रीरामपुर (कलकत्ते के पास) ऐसे स्थान हैं जो रुई के प्रदेश से दूर हैं। पर उनमें रुई मंगाने की सुविधा है। बम्बई और अहमदाबाद में अनुकूल जलवायु और उपज की सुविधा होने से सारे हिन्दुस्तान का प्राय: ६० फीसदी कपड़ा वहां बुना जाता है। रुई के प्राय: सभी कारबार की पूँजी और प्रबन्ध हिंदुस्तानियों के हाथ में है।

रेशम

रेशम बुनने का काम कुछ अधिक धनी लोगों के हाथ में है। ये लोग संगठित भी हैं। गुजरात, आसाम, मैसूर, पंजाब और काश्मीर में

रेशम बुनने के प्रधान केन्द्र हैं। हिन्दुस्तान की अपेक्षा ब्रह्मा में अधिक रेशम पहना जाता है। बनारस आदि कई शहरों में रेशम पर सोने

५०—पैदावार और कारबार

चाँदी का काम होता है। मुरशिदाबाद आदि कुछ शहरों में सूती

कपड़ों पर रेशम की कढ़ाई होती है। आज कल बनावटी विलायती रेशम के आने से देशी कारखानों को बड़ा धक्का पहुँच रहा है। फिर भी अहमदाबाद, बेलगाँव, शोलापूर, पूना, धारवार, नासिक, सूरत, काठियावाड़, माँडले, प्रोम, अमरावती, चाँदा, होशङ्गाबाद, रायपुर, गुजरानवाला, झेलम, जालन्धर, लुधियाना, मुलतान, पेशावर, रावलपिंडी, बनारस, शाहजहाँपुर, बङ्गलौर, वारंगल, औरङ्गाबाद, श्रीनगर, जम्मू, बाँकुड़ा, बर्दवान, हुगली, जलपाईगुड़ी, माल्दा, मुरशिदाबाद, राजशाही, अनन्तपुर, बिलारी, कोयम्बटूर, मदुरा, तंजौर, त्रिचनापली, भागलपुर, गया और सम्भलपुर में रेशम के कारखाने चल रहे हैं।

ऊनी कपड़ा

ऊनी कपड़ा बहुत थोड़े स्थानों में बुना जाता है। अच्छी ऊन केवल उत्तरी हिन्दुस्तान में और विशेष कर हिमालय के प्रदेश में मिलती है।

५१—काश्मीरी जुलाहे

अधिक गरम भागों में भेड़ के बाल मोटे हो जाते हैं। इसलिए सब से

अच्छे ऊनी शाल-दुशाले श्रीनगर (काश्मीर), अमृतसर, लाहौर और मुल्तान आदि शहरों में तयार किये जाते हैं। मोटे देशी कम्बल गड़रिये लोग बहुत से स्थानों में बुन लेते हैं। ऊनी कपड़े बुनने की बड़ी बड़ी मिलें कानपुर और धारीवाल (अमृतसर के पास) में हैं। अन्य मिलें लाहौर, अमृतसर, बम्बई, बङ्गलोर और कनानोर (मद्रास) में हैं। धारीवाल और कानपुर में काँगड़ा, कमायूँ, नैपाल और पूर्वी पञ्जाब की ऊन आसानी से आ जाती है। बम्बई के कारखानों में खान्देश और दक्खिन की ऊन आती है। बङ्गलोर के मिल के लिए मैसूर राज्य की ऊन काफ़ी होती है। इनमें लगभग ७,००० मनुष्य काम करते हैं।

मिट्टी के बरतन

मिट्टी के बरतन प्रायः सब कहीं बनाये जाते हैं, पर अच्छे, चिकने और चमकीले बरतन चुनार, खुरजा, पेशावर और मुल्तान आदि शहरों में बनते हैं। ग्वालियर, दिल्ली, जबलपुर और कलकत्ते में यह काम बड़े पैमाने पर होता है। इन सब जगहों में कच्चा माल (चिकनी मिट्टी) पड़ोस में ही मिलता है।

धातु का काम

कुम्हार की तरह लुहार भी बहुत से स्थानों में लोहे का काम करता है। बड़े बड़े शहरों में ताले और ट्रङ्क बनाये जाते हैं। बाराकर (बङ्गाल) में बड़े पैमाने पर लोहा गलाने का काम होता है। पर लोहे और फ़ौलाद का सब से बड़ा कारखाना (टाटा आयरन एण्ड स्टील वर्क्स) उड़ीसा और मध्य प्रान्त की सीमा पर जमशेदपुर में है। यह नगर कलकत्ते से १५५ मील पश्चिम की ओर ऐसे स्थान पर बसा है जहाँ कोयला (झरिया से), लोहा, चूना और मैंगनीज़ पास ही मिलता है। अच्छे पानी के लिए स्वर्णरेखा नदी के बिल्कुल पास है। मध्यप्रान्त और उड़ीसा से मज़दूर बहुत मिल जाते हैं। यही कारण है कि जहाँ पहले एक छोटा

सा गाँव था वहाँ अब ताता महाशय का फ़ौलादी कारख़ाना एशिया भर में सर्व-प्रथम और संसार भर में तीसरा स्थान प्राप्त कर चुका है। प्रति दिन छः लाख टन लोहा साफ़ होता है और पटरी, चादर आदि चार-पाँच लाख टन फ़ौलाद का माल तयार होता है। इस सामान का आधा भाग देश में ख़र्च हो जाता है। शेष आधा भाग जापान आदि विदेशों को जाता है।

इस कम्पनी के सहारे से टीन, कनस्तर, काँटेदार तार आदि सामान बनाने के लिए जमशेदपुर में दूसरी कम्पनियाँ स्थापित हो गई हैं। आसन-सोल और कुलटी में लोहे के दो बड़े कारख़ाने और हैं। छोटे छोटे कार-ख़ाने बम्बई, बड़ौदा, हावड़ा, दिल्ली. टीटागढ़ आदि कई स्थानों में हैं।

पश्चिमी मैसूर में शिमोगा का कारख़ाना विशेष प्रसिद्ध है। कोयला न मिलने के कारण यहाँ का लोहा लकड़ी से साफ़ किया जाता है इससे बहुत अच्छा लोहा निकल आता है। लोहे के कारख़ानों में हिन्दुस्तान भर में प्रायः ३०,००० मनुष्य लगे हुए हैं।

ताँबे और पीतल के बरतन ठठेरे लोग बहुत से स्थानों पर बनाते हैं। पर बनारस, दिल्ली, पूना और जैपुर में बरतनों पर बढ़िया चित्रकारी की जाती है। मुरादाबाद में बरतनों पर क़लई की जाती है। ब्रह्मा में काँसे की बड़ी बड़ी मूर्तियाँ और घंटे ढाले जाते हैं। माँडले के पास मिंगून का विशाल घंटा जगत्-प्रसिद्ध है।

लकड़ी पर सुन्दर चित्रकारी का काम अधिकतर काश्मीर, नैपाल, ब्रह्मा, पंजाब, गुजरात और मैसूर में होता है।

काग़ज़ के कारख़ाने

मोटा काग़ज़ पुराने समय में भी कुछ स्थानों में बनता था। पर नये ढङ्ग से काग़ज़ बनाने की बड़ी-बड़ी ६ मिलें लखनऊ, जगाधरी, बम्बई, सतारा, चिटगाँव, टीटागढ़, पूना, राजमहेन्द्री आदि शहरों में स्थापित हैं। काग़ज़ की लुब्दी बैब, भावर, सबाई घास, मूज और बाँस से बनाई

जाती है। सबाई घास साल भर मिलती है और छोटा नागपुर से लेकर हिमालय के तराई प्रदेश तक उगती है। साहबगंज और बेतिया इस घास के मुख्य केन्द्र हैं। घास के अतिरिक्त पानी और कोयला भी अत्यन्त आवश्यक है। अभी हिन्दुस्तान में देश की माँग के लिए काफ़ी कागज़ नहीं बनता है और बहुत सा (१ लाख टन) कागज़ जर्मनी, ग्रेटब्रिटेन आदि से आता है।

चावल आदि के कारख़ाने

धान कूट कर चावल तैयार करने की बड़ी बड़ी २०० मिलें रंगून, कलकत्ता, चिटगाँव, मद्रास और बम्बई आदि नगरों में हैं। इनमें ६५ हज़ार मनुष्य काम करते हैं। लकड़ी चीरने की मिलें ब्रह्मा में हैं। शक्कर के कारख़ाने अधिकतर संयुक्त प्रान्त, बिहार, आसाम, बंगाल, मद्रास और मैसूर में हैं। * कुछ पंजाब और बम्बई प्रान्त में हैं। आटा पीसने की चक्कियाँ उत्तरी भारत में बहुत हैं। तिलहन अधिकतर दिसावर भेज दिया जाता है, इसलिए तेल पेरने का काम बहुत कम हो गया है। सारे देश में केवल ८०० मिलें हैं। कपास के बिनौले से तेल निकालने की मिलें कानपुर और अकोला (बरार) में हैं। छापाखाने सभी बड़े बड़े शहरों में बढ़ रहे हैं।

चमड़े के कारख़ाने

जूते के अतिरिक्त तबला, ढोल आदि बाजों और ज़ीन, मियान, मशक आदि अनेक कामों में चमड़े का प्रयोग होता है। हिन्दुस्तान में काफ़ी जानवर हैं जिनके मरने से सदा खाल मिलती रहती है। पर अधिकतर खाल मारे हुए जानवरों से निकाली जाती है। यों तो प्रायः

* नैनी, शाहजहाँपुर, कानपुर, गोरखपुर, पूना आदि शहरों में शक्कर के ४१ कारख़ाने हैं।

हर शहर में जानवर काटे जाते हैं। पर सब से अधिक जानवर फ़ौजी छावनियों में मारे जाते हैं। गोरन, बबूल आदि पेड़ों की छाल और खारी से चमड़ा कमाया जाता है। बम्बई और मद्रास प्रान्त में इस सामान की अधिकता होने से इन दो शहर में चमड़ा कमाने के ५०० कारखाने खुल गए हैं, जिनमें १६,००० मजदूर काम करते हैं। यहाँ से हर साल कई लाख रूपये का कमाया हुआ चमड़ा दिसावर भेजा जाता है।

आगरा, दिल्ली, जैपुर, लुधियाना आदि शहरों में देशी जूते बहुत बनते हैं। आगरा, ग्वालियर, कलकत्ता, कटक, कानपुर, मद्रास और बंगलौर में नये ढंग से काम होता है। कानपुर में रेलों की सुविधा के कारण तराई के जानवरों की खाल और मध्य भारत से चमड़ा कमाने का सामान सुगमता से आ जाता है। जीन और बूट आदि सामान यहाँ फौज के लिए थोक में बिक जाता है। इसलिये कानपूर में चमड़े के बड़े बड़े कारखाने स्थापित हो गये हैं।

चाय के कारख़ाने

चाय के बड़े बड़े कारखाने वहीं सफल हो सकते हैं जहाँ चाय उगती है। इस लिये चाय के बड़े बड़े कारखाने दार्जिलिङ्ग, आसाम और लंका में हैं। इन में दस लाख से अधिक मनुष्य काम करते हैं। पर यह कारबार अधिकतर विदेशियों के हाथ में है। इसलिये इस व्यापार का अधिकांश लाभ विदेश में चला जाता है।

दियासलाई के कारख़ाने

दियासलाई के लिये हिन्दुस्तान में हिमालय, पश्चिमी घाट और ब्रह्मा के कई पेड़ों की लकड़ी अनुकूल पड़ती है। गन्धक और लकड़ी चीरने की मशीनें बाहर से मँगा ली जाती हैं। बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, बिलासपुर, अहमदाबाद, लाहौर, बरेली, पटना आदि नगरों में दियासलाई के ८८ कारखाने हैं, जिनमें लगभग ६,००० मनुष्य काम करते

हैं। पर अधिकतर कारख़ाने स्वेडन वालों के हाथ में हैं जिससे लाभ उन्हीं को होता है।

रेलवे के कारख़ाने

रेलवे गाड़ियों की मरम्मत के लिये प्रत्येक बड़ी लाइन का कोई न कोई कारखाना है जहाँ हज़ारों मनुष्य काम करते हैं। जमालपुर, खड़गपुर, झांसी, लखनऊ, मुग़लपुरा (लाहौर) अजमेर और मिंगे (मांडले) में बड़े बड़े कारखाने हैं। ट्रम्बे के काम में भी हज़ारों मनुष्यों को जीविका मिलती है। ट्रम्बे का काम कलकत्ता, बम्बई, मद्रास, कराची, रंगून और दिल्ली में अधिक होता है।

मोटर और बाइसिकिल

मोटर का काम भी दिनोंदिन बढ़ रहा है। इनकी मरम्मत के कारख़ाने प्रायः सभी बड़े शहरों में हैं।

शीशे के कारख़ाने

शीशे के लिये बालू, सोडा, नमक, सिलका आदि पदार्थों की जरूरत पड़ती है। ये चीजें हिन्दुस्तान के कई भागों में मिलती हैं। आजकल शीशे के बड़े बड़े कारखाने नैनी (इलाहाबाद), बहजोई (मुरादाबाद), लाहौर, अमृतसर, अम्बाला, बम्बई, बेलगांव, सतारा, हैदराबाद (दक्षिण) जबलपुर और कलकत्ता में हैं। फ़ीरोज़ाबाद में चूड़ी बनाने का काम होता है। फिर भी शीशे का बहुत सा काम चेकोस्लोवेकिया, बेलजियम, जापान और अमरीका से आता है।

मकान बनाने का काम

हिन्दुस्तान में बड़े बड़े शहरों के अधिकतर मकान पत्थर, ईंट और लकड़ी के बने हुए हैं। हिमालय प्रदेश के मकान लकड़ी और पत्थर से बनाए जाते हैं। राजपूताना, दक्षिण के पठार में भी पत्थर की अधिकता

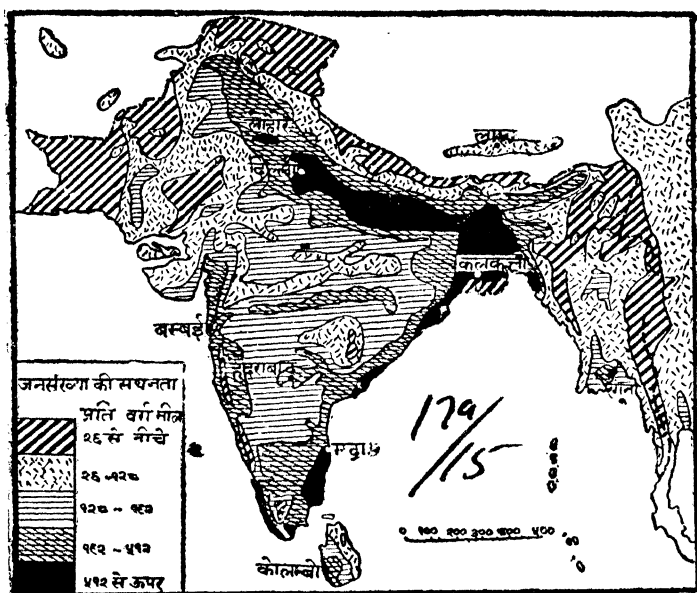
होने से पत्थर के ही मकान बनते हैं। पर गंगा और सिन्ध के मैदान में ईंट और खपरैल का प्रयोग होता है। इसी से ईंटों के भट्ठों, सीमेन्ट, चूना और लकड़ी के काम से लाखों मनुष्यों को जीविका मिलती है। शहरों में ही सोडा, बरफ़, सिगरेट, सिनेमा, फ़ोटोग्राफ़ी आदि कई तरह का काम बढ़ रहा है।

कोयला आदि खनिज पदार्थों के खोदने में भी तीन लाख से ऊपर मनुष्य काम करते हैं।

दसवाँ अध्याय

मनुष्य

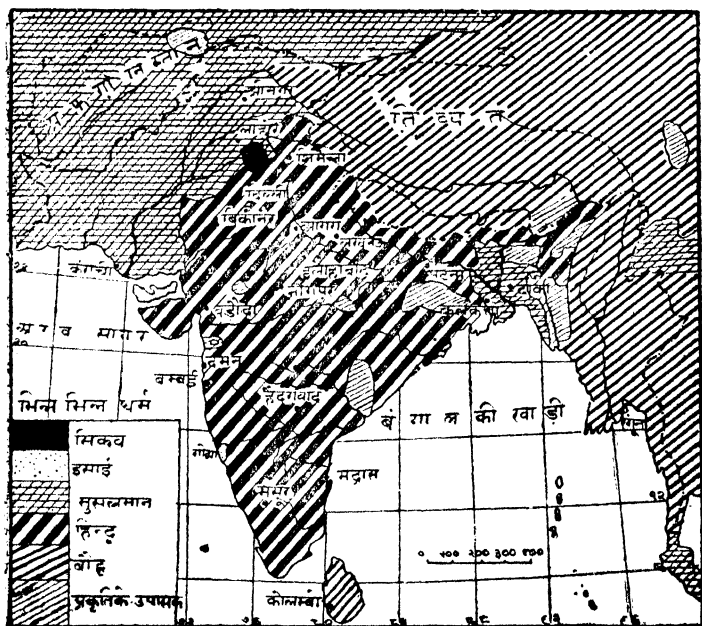
गत मनुष्य-गणना में हिन्दुस्तान की जन-संख्या लगभग ३५ करोड़ थी जो समस्त संसार की जन-संख्या की लगभग $\frac{1}{5}$ है। चीन को छोड़ कर संसार के किसी एक देश की जन-संख्या से यह कई गुनी अधिक है। पर यह जन-संख्या सारे हिन्दुस्तान में समान भाग से विभक्त नहीं है। औसत से प्रति वर्गमील में १७८ मनुष्य रहते हैं। थार रेगिस्तान के खुश्क प्रदेश में और हिमालय पर्वत के हिम प्रदेश में कई ऐसे भाग हैं जहाँ हजारों वर्गमीलों में एक भी मनुष्य नहीं रहता है। इसके विपरीत गंगा के मैदान में बड़ी घनी आबादी है। ढाका जिले में औसत से प्रति वर्गमील में १,१०० मनुष्य रहते हैं। कलकत्ता शहर में प्रति एकड़ में प्रायः ७० मनुष्य रहते हैं। इसलिए वहाँ एक वर्गमील की औसत आबादी ४३,००० है। पर हिन्दुस्तान एक कृषि-प्रधान देश है। प्रायः ९० फ़ी सदी लोग किसान हैं जो अपने खेतों के पास गाँवों में रहते हैं। केवल १० फ़ी सदी लोग शहरों और क़स्बों में रहते हैं। जिन कछारी मैदानों में अथवा कुछ ऊँचे भागों में ज़मीन उपजाऊ हैं और वर्षा अच्छी है अथवा सिंचाई के साधन हैं वहाँ घनी आबादी है। इसके विपरीत जहाँ सघन बन हैं, या जहाँ पथरीली और रेतीली ज़मीन है और वर्षा की कमी है, सिंचाई के भी साधन नहीं हैं वहाँ की आबादी बहुत कम है।

उत्तरी हिन्दुस्तान के लोग आर्य हैं। उनका क़द लम्बा, रंग गोरा और शरीर मज़बूत होता है। दक्षिणी हिन्दुस्तान में प्रायः द्राविड़ लोग

५२—जनसंख्या की सघनता

रहते हैं। इनका क़द कुछ छोटा और रंग काला होता है। ब्रह्मा आदि पूर्वी भागों के रहने वालों में मंगोल रुधिर की अधिकता है।

धर्म

भारतवर्ष के अधिकांश निवासी (प्रायः २२ करोड़) हिन्दू या आर्य हैं जो वैदिक धर्म के मानने वाले हैं। यह धर्म सबसे अधिक पुराना है। आरम्भ से गुण और कर्म के अनुसार वैदिक धर्मानुयायियों में ब्राह्मण,

क्षत्रिय, वैश्य और शूद्र केवल चार वर्ण और ब्रह्मचर्य, गार्हस्थ्य, वाणप्रस्थ और संन्यास चार आश्रम माने जाते हैं। ज्ञान, कर्म और भक्ति द्वारा

५३—भारतवर्ष के धर्म

ईश्वर की उपासना करना प्रत्येक हिन्दू का कर्त्तव्य है। हिन्दू धर्म आत्मा को अमर मानता है। जिस तरह मनुष्य पुराने कपड़े को उतार कर नया कपड़ा पहन लेता है उसी तरह हिन्दू-धर्मानुसार एक शरीर के नष्ट होने पर आत्मा दूसरा शरीर धारण कर लेता है। जब हिन्दू धर्म जटिल होने लगा तब अब से २,५०० वर्ष पूर्व महात्मा गौतम बुद्ध ने हिन्दू धर्म के सीधे-सादे मूलतत्वों को लेकर उस समय की लोक-भाषा पाली या प्राकृत

एक नवीन धर्म का प्रचार किया। बौद्ध धर्म में वर्णव्यवस्था नहीं मानी जाती है और अहिंसा पर अधिक जोर दिया जाता है। इस लोकप्रिय धर्म का शीघ्रता से प्रचार हुआ। चीन, जापान आदि देशों में इस समय भी बौद्ध के मानने वाले और किसी धर्म के मानने वालों से संख्या में बढ़े हुए हैं। पर जिस भारतवर्ष ने महात्मा बुद्ध को जन्म दिया वहाँ बौद्ध धर्म प्रायः लुप्त हो गया। भारतवर्ष में केवल १ करोड़ १५ लाख बौद्ध हैं जो अधिकतर ब्रह्मा और लंका में बसे हुए हैं। जैन धर्म प्रायः हिन्दू और बौद्ध धर्म का मिश्रण है। इसके मानने वाले ५० लाख हैं जो अधिकतर पश्चिमी भारत में फैले हुए हैं।

भारतवर्ष का दूसरा बड़ा धर्म इस्लाम है। इस धर्म पर चलने वाले मुसलमान लोग केवल एक ईश्वर को मानते हैं और मुहम्मद साहब को ईश्वर का रसूल (दूत) समझते हैं। सुन्नी लोग हज़रत अबूबकर, उमर और उस्मान को खलीफ़ा या मुहम्मद साहब का वली मानते हैं। पर शिया लोग इस बात से इनकार करते हैं। शिया लोग चौथे खलीफ़ा अली का बड़ा मान करते हैं और कभी-कभी तो उन्हें ईश्वर तुल्य समझते हैं। हिन्दुस्तानी मुसलमानों में सुन्नी लोगों की प्रधानता है। शिया लोग बहुत ही कम हैं और अधिकतर अवध (लखनऊ) में बसे हुए हैं। सारे हिन्दुस्तान में प्रायः ७ करोड़ मुसलमान हैं जो अधिकतर उत्तरी पश्चिमी हिन्दुस्तान और पूर्वी बंगाल में बसे हुए हैं।

समय के अनुसार हिन्दू धर्म में सुधार करने के लिए गुरु नानक ने सिक्ख धर्म की उत्पत्ति की। दसवें गुरु गोबिन्द सिंह ने सिक्खों को सिंह बना दिया। गुरु गोबिन्द सिंह के मत को मानने वाले तम्बाकू नहीं पीते हैं और केश, कच्छ, कड़ा, कंघा और कृपाण रखते हैं। उनके धर्म ग्रन्थ ग्रन्थ-साहब में केवल एक ईश्वर का आदेश है। सिक्ख लोग अधिकतर पंजाब में हैं, उनकी संख्या लगभग ३२ लाख है।

पारसी—जब फ़ारस पर मुसलमानी हमला हुआ तब बहुत से लोगों ने इस्लाम धर्म ग्रहण कर लिया। लेकिन कुछ लोगों को

अपना पुराना धर्म इतना प्रिय था कि उन्होंने अपना घर छोड़ना पसन्द किया, पर धर्म छोड़ना स्वीकार न किया। इसलिए ये लोग हिन्दुस्तान में बम्बई के पास आकर बस गये। इनकी संख्या प्रायः १ लाख है।

ईसाई—ये लोग अधिकतर मद्रास प्रान्त में रहते हैं। मलाबार तट पर पुर्त्तगालियों के अत्याचार से अधिकतर लोग ईसाई हो गये। दक्षिण में अधिकतर रोमन केथलिक हैं। उत्तरी हिन्दुस्तान में प्रोटेस्टेन्ट ईसाइयों की संख्या बढ़ रही है। सारे हिन्दुस्तान में आजकल प्रायः ४० लाख ईसाई हैं।

प्रकृति के उपासक—किसी विशेष धर्म को न मानने वाले, किन्तु भूत-प्रेतों में विश्वास करने वालों की संख्या ६७ लाख है। ये लोग अधिकतर छोटानागपुर, मध्यप्रान्त, मद्रास और आसाम के पहाड़ी भागों में रहते हैं।

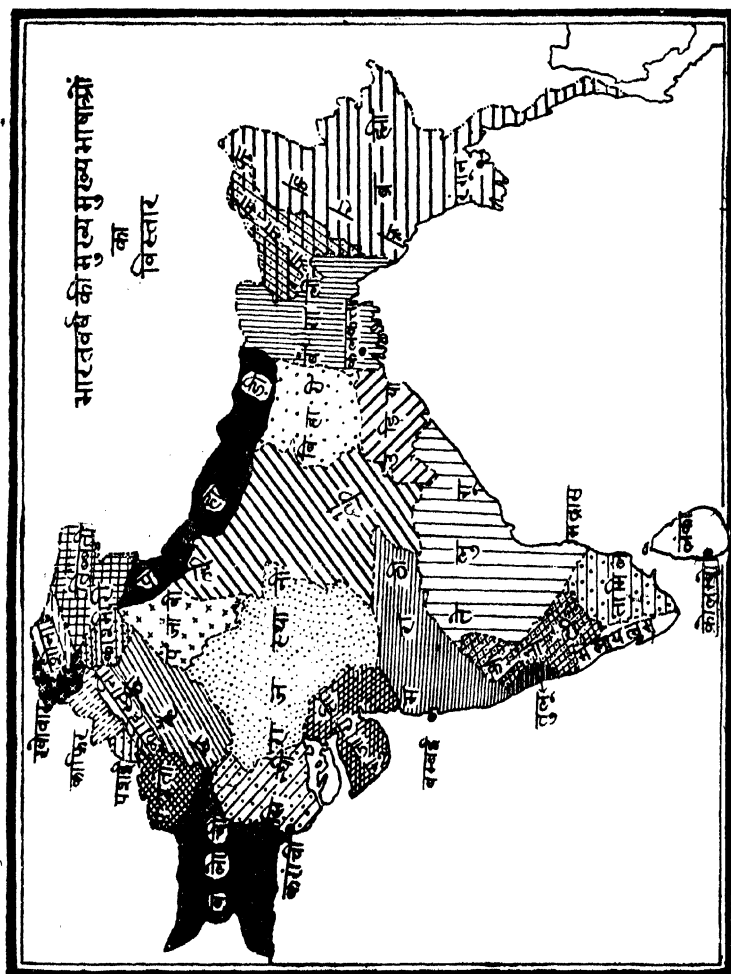
भाषाएँ

हिन्दुस्तान एक बड़ा देश है। बड़े देश में यदि एक भाग से दूसरे भाग को आने जाने की सुविधा न हो, लोग एक दूसरे से अक्सर न मिलें उनमें अनिवार्य शिक्षा न हो तो आरम्भ में एक भाषा होने पर भी चिरकाल में अनेक भाषाएँ हो जाती हैं। समय-समय पर भिन्न-भिन्न भाषा बोलने वाले विदेशी हमला करने वालों के आ जाने से देश की भाषाओं में और भी अधिक भेद हो जाता है। इसी से हिन्दुस्तान में कई भाषाएँ हैं। सतपुरा पहाड़ के उत्तर में आर्य भाषाएँ और दक्षिण में द्राविड़ भाषाएँ हैं। आर्य भाषाओं की रचना संस्कृत से बिगड़ी हुई सौरसेनी मागधी आदि प्राकृत भाषाओं से हुई है। सिन्ध नदी के उत्तर-पश्चिम में अरब सागर से ऊपर मकरानी और बरूही दो बलोच भाषाएँ हैं। इनमें

अरबी और फ़ारसी के अपभ्रंशों की भरमार है। ये भाषायें लिपिबद्ध नहीं हैं। अरबतट के पास मक्रानी भाषा है। इसके उत्तर में हलमुन्द नदी से डेराइस्माइलखां तक बरूही भाषा है। पर दोनों भाषाओं के बोलने वालों की संख्या दो लाख से कुछ कम ही है। बलोच के उत्तर में सीमाप्रान्त और स्वाधीन अफ़ग़ानिस्तान की भाषा पश्तो है। पश्तो लिपिबद्ध भाषा है। इसमें कुछ साहित्य भी है। इसके बोलने वालों की संख्या प्रायः १३ लाख है। पश्तों के अधिकांश शब्द हिन्दुस्तानी हैं। इसका व्याकरण भी कुछ-कुछ हिन्दुस्तानी है। पश्तो के उत्तर में हिन्दुकुश के पहाड़ी प्रदेश में पिशाच भाषाएँ हैं जो आर्य भाषा से और भी अधिक समानता रखती हैं।

बलोच भाषा के दक्षिण-पूर्व में सिन्ध नदी की निचली घाटी में सिन्धी भाषा बोली जाती है। पहले इस भाषा की कोई लिपि न थी। गत शताब्दी के मध्य से यह भाषा फ़ारसी लिपि में लिखी जाने लगी। पर हिन्दू लोग देवनागरी लिपि का प्रयोग करने लगे हैं। सिन्धी बोलने वालों की संख्या लगभग ३५ लाख है। पश्तो के दक्षिण में पश्चिमी पञ्जाबी, हिन्दको या लहंडा भाषा है। इसके बोलने वालों की संख्या भी प्रायः ३४ लाख है। इसके उत्तर-पूर्व में काश्मीरी भाषा है जिसे १० लाख से ऊपर मनुष्य बोलते हैं।

इसके आगे हिन्दी भाषा का विशाल प्रदेश है। इसके उत्तर में पहाड़ी भाषा, दक्षिण में उड़िया और मराठी, पूर्व में बंगाली भाषा है। राजस्थानी, पञ्जाबी और बिहारी हिन्दी केवल बोलचाल में ठेठ हिन्दी से कुछ भिन्न हैं। पढ़े लिखे लोग बोलचाल और लिखने में सब कहीं एक सी ही हिन्दी का प्रयोग करते हैं। सब तरह की हिन्दी देवनागरी लिपि में लिखी जाती है। अशिक्षित लोगों की बोली में शब्द और व्याकरण के कारण कोई बड़ा भेद नहीं पड़ता है। पर उनके उच्चारण में भारी अन्तर पड़ जाता है। सब प्रकार की हिन्दी बोलने वालों की संख्या प्रायः १४

करोड़ है। हिन्दी समझने वालों की संख्या और भी अधिक है। इसी से

हिन्दी हिन्दुस्तान की राष्ट्र-भाषा मानी जाती है। हिन्दी का प्राचीन साहित्य अधिक है। नया साहित्य भी बढ़ रहा है।

राजस्थानी के पश्चिम में गुजरात प्रान्त की भाषा **गुजराती** है। गुजराती भाषा सौराष्ट्री प्राकृत से बिगड़ कर बनी है। इसकी लिपि देवनागरी लिपि से बहुत कुछ मिलती जुलती है। गुजराती भाषा का नया पुराना साहित्य बहुत है। गुजराती के दक्षिण में गोआ तक पश्चिमी घाट, खानदेश और बरार की भाषा **मराठी** या **महाराष्ट्री** है। हैदराबाद राज्य के उत्तर पश्चिम में और मध्यप्रान्त के दक्षिण में भी मराठी भाषा बोली जाती है। मराठी बोलने वालों की संख्या प्रायः दो करोड़ है। इस भाषा का साहित्य बहुत ऊँचा है और देवनागरी लिपि में लिखा हुआ है।

हिन्दी को छोड़ कर **बंगाली** बोलने वालों की संख्या हिन्दुस्तान भर में सब से अधिक (लगभग साढ़े चार करोड़) है। इस में से दो लाख बंगाली बंगाल प्रान्त के बाहर हिन्दुस्तान के दूसरे प्रान्त में फैले हुए हैं। बङ्ग-साहित्य नवीन होने पर भी बहुत ऊँचा है। बङ्गलिपि में अक्षर तो देवनागरी के ही हैं, पर दूसरी तरह से लिखे जाते हैं। यदि मराठी की तरह बंगाली भाषा भी देवनागरी लिपि में लिखी जावे तो हिन्दी बोलने वाले भी इसे बहुत कुछ समझ सकें।

ब्रह्मपुत्र की मध्यघाटी और कुछ ऊपरी घाटी में **आसामी भाषा** बोली जाती है। आसामी लिपि बहुत कुछ बंगाली लिपि से मिलती है। आसामी साहित्य बहुत पुराना है। इसमें इतिहास के अच्छे ग्रंथ हैं। आसामी भाषा बोलनेवालों की संख्या लगभग चौदह लाख है।

उड़ियाभाषा उड़ीसा तथा पास वाले मद्रास और मध्यप्रान्त के ज़िलों में बोली जाती है। इसका साहित्य काफ़ी अच्छा है। यह भाषा पहले ताड़ के पत्तों पर लिखी जाती थी। ये पत्ते सीधी रेखा बनाने से फट जाते थे। इसलिए उड़िया लिपि में देवनागरी लिपि की तरह

सीधी रेखाओं का अभाव है। इस लिपि में गोलाकार और चन्द्राकार मोड़दार रेखाएँ बहुत हैं। दक्षिण की जिन-जिन भाषाओं के लिखने में इन पत्तों का प्रयोग हुआ है उन सभी भाषाओं की लिपि में मोड़दार रेखाओं की अधिकता है।

द्राविड़ भाषाएँ

उड़िया भाषा के दक्षिण में मद्रास शहर तक तेलगू भाषा का प्रदेश है। मध्यप्रान्त के दक्षिणी सिरे पर और हैदराबाद राज्य के पूर्व में भी तेलगू भाषा बोली जाती है। इस भाषा में विस्तृत साहित्य है। इस भाषा के बोलने वालों की संख्या दो करोड़ से ऊपर है। तेलगू भाषा के दक्षिण में न केवल कुमारी अन्तरीप तक वरन् लंका के उत्तरी भाग (जाफना प्रान्त) में भी तामिल भाषा बोली जाती है। तामिल भाषा बड़ी पुरानी है। इसका साहित्य भी महान् है। इसकी लिपि तेलगू लिपि की तरह देवनागरी लिपि से भिन्न है। तामिल भाषियों की संख्या डेढ़ करोड़ से कुछ ऊपर है। तामिल के पश्चिम में मलावार तट पर मलयालम भाषा बोली जाती है। यह भाषा वास्तव में तामिल की ही नवीन उपशाखा है। इसका साहित्य काफ़ी बढ़ गया है। यह भाषा गन्टा लिपि में लिखी जाती है जिसमें संस्कृत का सभी साहित्य दक्षिण भारत में लिखा गया है। मलयालम-भाषियों की संख्या प्रायः ६० लाख है। कनारी (कन्नड़) भाषा मैसूर राज्य और पास वाले पश्चिमी तटीय (बम्बई प्रान्त के दक्षिणी सिरे पर) प्रदेश में बोली जाती है। कनारी साहित्य बहुत पुराना है। इसके बोलने वालों की संख्या एक करोड़ से कुछ ऊपर है।

कनारी और मलयालम भाषाओं के बीच में पश्चिमी तट के कनारा जिले में टूलू भाषा बोली जाती है।

मध्य भारत के पहाड़ी जिलों में गोंड आदि कई तरह की भाषाएँ हैं। पर वे लिपिबद्ध नहीं हैं। न उनमें साहित्य ही है।

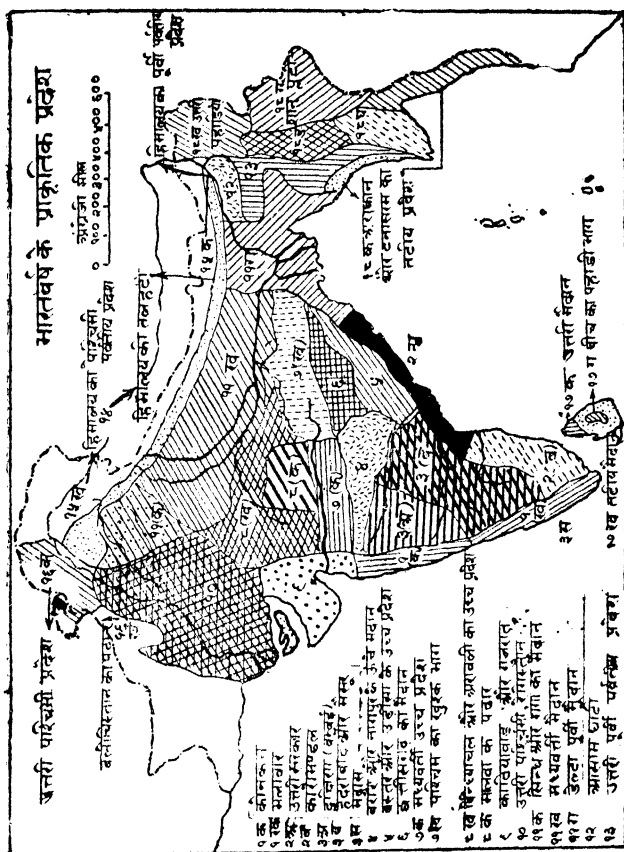
दक्षिणी-पूर्वी हिमालय तथा ब्रह्मा की भाषाओं पर तिब्बती-चीनी भाषा का गहरा प्रभाव पड़ा है। ब्रह्मी भाषा में इतिहास और नाटक सम्बन्धी साहित्य बहुत है। यहाँ का धर्म-सम्बन्धी बौद्ध साहित्य पाली भाषा में है। पहाड़ी भाषा लिपि-बद्ध नहीं हैं उनमें किसी तरह का साहित्य नहीं है।

ग्यारहवाँ अध्याय

भारतवर्ष के प्राकृतिक प्रदेश

किसी देश के राजनैतिक विभाग अक्सर बदलते रहते हैं। पर उसके प्राकृतिक प्रदेशों में परिवर्तन नहीं होता है। जिन भागों की ऊँचाई, भू-रचना, ज़मीन और जल-वायु एक सी होती है वे सब एक ही प्राकृतिक प्रदेश में शामिल किये जाते हैं। इस समानता के कारण उनकी वनस्पति, उपज और भाषा भी एक सी होती है। भारतवर्ष में निम्न-लिखित प्राकृतिक प्रदेश हैं।

१—पश्चिमी तट

पश्चिमी घाट का सपाट ढाल पश्चिम की ओर है। इसके नीचे टूटा-फूटा निचला तटीय मैदान है। दक्षिणी-पश्चिमी मानसून के दिनों में इस ओर प्रबल वर्षा होती है। ढालों पर सागौन के बन हैं। मैदान में धान की खेती होती है। गोआ के दक्षिण में वर्षा कुछ अधिक है। धान के अतिरिक्त मसाले भी उगाये जाते हैं। औसत आबादी प्रति वर्गमील में ३०० है। यहाँ के लोग अधिकतर मलयालम भाषा बोलते हैं। गोआ के ऊपर उत्तरी भाग की भाषा मराठी है।

५५—भारतवर्ष के प्राकृतिक प्रदेश

२—पूर्वी तट

यह तट अधिक खुश्क है। पूर्वी घाट की टूटी-फूटी और नीची पहाड़ियों पर सघन वन कम हैं। तटीय मैदान अधिक चौड़ा है। चावल

ही यहाँ की प्रधान फ़सल है। कृष्णा नदी से बंगाल तक उत्तरी सरकार में तटीय मैदान कुछ तङ्ग है। अधिकांश वर्षा जून से अक्टूबर तक होती है। इसके उत्तरी भाग में उड़िया और दक्षिणी भाग में तेलगू बोली जाती है। औसत से प्रति वर्गमील में पाँच छः सौ मनुष्य रहते हैं। कृष्णा नदी के दक्षिण में (कर्नाटक में) लौटती हुई उत्तरी-पूर्वी मानसून से नवम्बर और दिसम्बर के महीनों में थोड़ी सी वर्षा हो जाती है। इसलिए धान के खेतों लिए सिंचाई की अधिक जरूरत पड़ती है। इस भाग की भाषा तामिल है।

३—दक्खिन-प्रदेश

इस प्रदेश में बम्बई और मद्रास प्रान्तों के पठार तथा मैसूर और हैदराबाद के राज्य शामिल हैं। इस प्रदेश में प्रतिवर्ष ४० इंच से कम ही वर्षा होती है। यहाँ की आबादी (हिन्दुस्तान की औसत आबादी १७७ से भी) कम है। दक्खिन का दक्षिणी भाग अधिक ऊँचा और कम आबाद है। यहाँ अधिकतर घास के खुले हुए मैदान हैं। मैसूर के दक्षिण में नीलगिरि की उच्च पहाड़ियाँ हैं। मैसूर की जमीन दानेदार चट्टानों के घिसने से बनी है। यहाँ तालाबों से सिंचाई होती है और चावल उगाया जाता है। अधिक उत्तर-पश्चिम में लावा का ऊँचा उपजाऊ और ख़ुश्क प्रदेश है। यहाँ की काली मिट्टी कपास और ज्वार बाजरा के लिए बड़ी अच्छी है। इस महाराष्ट्र-प्रदेश की आबादी काफ़ी घनी है।

४—बरार और नागपुर के ऊँचे मैदान

ये मैदान पूर्णा, वर्धा और बैनगंगा की चौड़ी घाटियों से बने हैं। ये मैदान सतपुरा तथा महादेव पर्वत और दक्खिन पठार के बीच में स्थित हैं। इनका पश्चिमी भाग ख़ुश्क है। पर पूर्वी भाग में ४० इञ्च से अधिक वर्षा होती है। यहीं बन भी हैं। इनके पश्चिमी भाग में कपास

और पूर्वी भाग में चावल की फ़सल होती है। पश्चिमी भाग में मराठी और पूर्वी भाग में तेलगू बोली जाती है। पूर्वी खानदेश और नागपुर को छोड़ कर आबादी कहीं भी घनी नहीं है।

५—बस्तर और उड़ीसा के उच्च प्रदेश

ये प्रदेश पुरानी चट्टानों के बने हैं। अधिकतर ज़मीन समुद्रतल से डेढ़ हज़ार फ़ुट ऊँची है। कहीं-कहीं ३,००० फ़ुट से भी अधिक ऊँची है। महानदी ने इस प्रदेश को दो भागों में बाँट दिया है। साल भर में औसत वर्षा लगभग ५० इञ्च होती है। अधिकतर प्रदेश बनों से ढका है। इधर होकर कोई रेल नहीं निकलती है। अच्छी सड़कों का भी प्रायः अभाव है। इस प्रदेश की औसत आबादी कहीं-कहीं प्रति मील में ३६ से भी कम है। यहाँ अधिकतर मूल निवासी रहते हैं जो पुराने ढङ्ग से खेती करते हैं।

६—छत्तीस गढ़ का मैदान

यह प्रदेश अधिकतर महानदी की ऊपरी घाटी से बना है। इसमें महानदी की मध्य घाटी या सम्भलपुर का मैदान भी शामिल है। बंगाल-नागपुर रेलवे यहीं से होकर हावड़ा को गई है। यहाँ प्रायः ५० इञ्च वार्षिक वर्षा होती है। जिन भागों में साल आदि का बन साफ़ कर लिया गया है वहाँ चावल उगाया जाता है।

७—मध्यवर्ती उच्च प्रदेश

यह प्रदेश सतपुरा की प्रधान श्रेणी से आरम्भ होकर छोटानागपुर के पठार तक चला गया है। और समुद्र-तल से प्रायः दो तीन हज़ार फ़ुट ऊँचा है। इसके पश्चिमी ख़ुश्क भाग में लावा की धरती है और पूर्वी भाग की ज़मीन पुरानी चट्टानों के घिसने से बनी है जहाँ साल में ४० इञ्च से अधिक वर्षा होती है। इस प्रदेश में आबादी कम (प्रायः १०० मनुष्य प्रति वर्ग मील में) है।

८—विन्ध्या और अरावली का उच्च प्रदेश

नर्मदा और सोन नदियों के उत्तर में मध्यभारत का पठार है। विन्ध्याचल इस प्रदेश की प्रधान पर्वत-श्रेणी है। सोन नदी के उत्तर में कैमूर-श्रेणी है। अरावली पर्वत इसकी उत्तरी-पश्चिमी सीमा बनाता है। उत्तर-पूर्व की ओर क्रमशः नीचा होते-होते यह पठार गंगा के मैदान में मिल गया है। यह प्रदेश अधिकतर ख़ुश्क और उजाड़ है। पर मालवा पठार अधिक ऊँचा और उपजाऊ है। वहाँ की जलवायु भी अच्छी है। गेहूँ, अफीम और कपास की खेती बहुत होती है। वर्षा २० और ४० इञ्च के बीच में होती है। औसत आबादी प्रति वर्गमील में प्रायः १२० से कम है।

९—काठियावाड़ और गुजरात

यह कछारी मैदान ताप्ती नदी के किनारे से लेकर थार रेगिस्तान तक चला गया है। इस मैदान के समुद्री तट पर नमकीन दलदल है। काठियावाड़ अधिक ख़ुश्क और उजाड़ है। इस प्रदेश के केवल दक्षिणी भाग में हर साल ४० इञ्च से अधिक वर्षा होती है। दूसरे भागों में ४० और २० इञ्च के बीच में वर्षा होती है। बड़े पेड़ों का अभाव* है।

*जब द्वारका के लिए रेल नहीं बनी थी तब लेखक ने इस प्रदेश में पैदल यात्रा की थी। एक गाँव से कुछ दूर चलने पर पानी बरसने लगा। दूसरा गाँव ७ मील की दूरी पर था। कँटीले रामबाँस को छोड़ कर मार्ग में कोई ऐसा पेड़ न था जहाँ वर्षा से बचाव होता। पानी पड़ने से ज़मीन बहुत ही अधिक फिसलनी हो गई थी। फिसलने से बचने के लिए पैर ज़ोर से जमाना पड़ता था। पर ज़ोर से पैर रखते ही कोई न कोई मज़बूत काँटा चुभ जाता था। जामनगर पहुँचते-पहुँचते एक-एक पैर में सत्रह-सत्रह काँटे चुभ कर टूट गये थे।

और जङ्गलों में प्रायः ख़ुश्क और काँटेदार झाड़ियाँ हैं। बबूल बहुत हैं। कपास और ज्वार बाजरा यहाँ की प्रधान फ़सलें हैं।

१०—उत्तरी-पश्चिमी रेगिस्तान

गुजरात और अरावली के उत्तर में पश्चिमी राजपूताना, सिन्ध और दक्षिणी पश्चिमी पंजाब का अत्यन्त ख़ुश्क प्रदेश है। इस प्रदेश में वर्षा बहुत ही कम और अनिश्चित है। पर ज़मीन प्रायः समतल और उपजाऊ है। जहाँ कहीं सिंचाई के साधन हैं वहाँ फ़सलें उगती हैं। यहाँ की प्राकृतिक वनस्पति बबूल, रामबाँस और दूसरी छोटी-छोटी ख़ुश्क और काँटेदार झाड़ियाँ हैं। कहीं-कहीं ऊँट, बकरी और भेड़ों के झुण्ड मिलते हैं। इस प्रदेश की जन-संख्या प्रति वर्गमील में सब कहीं १०० से कम है। जैसलमेर में तो प्रति वर्गमील में केवल ४ मनुष्य रहते हैं।

११—सिन्ध और गङ्गा का मैदान

यह मैदान जलवायु के अनुसार तीन भागों में बँटा हुआ है :—

(क) पश्चिमी मैदान—यह झेलम नदी के पश्चिमी किनारे वाले पहाड़ी प्रदेश से लेकर यमुना नदी के किनारे तक फैला हुआ है। इस प्रदेश के अर्द्ध रेगिस्तानी चपटे मैदान में सरदी के दिनों में कड़ी ठंड पड़ती है। रात को पाला गिरता है। इसी ठंड की ऋतु में थोड़ा पानी बरस जाता है। पर यह पानी गेहूँ, चना, तिलहन और बाजरा की भी फ़सलों के लिए काफ़ी नहीं होता है। इसलिए खेती की ३ करोड़ एकड़ ज़मीन में से प्रायः डेढ़ करोड़ ज़मीन सींची जाती है। सिंचाई की सुविधा होने से ही इस प्रदेश की आबादी (प्रति वर्गमील में ३००) बढ़ गई है।

(ख) मध्यवर्ती मैदान—यह पंजाब और बंगाल के बीच में स्थित है। इस समतल मैदान का पश्चिमी भाग पंजाब से और पूर्वी भाग बंगाल से मिलता-जुलता है। यहाँ गंगा और यमुना की नहरों से

सिंचाई होती है। बिहार में ४० इञ्च से ऊपर वर्षा होती है। और हवा में इतना सील रहता है कि गेहूँ के स्थान पर धान की फ़सल होती है। पूर्व की ओर जन-संख्या बढ़ती जाती है। पश्चिमी भाग की औसत आबादी प्रति वर्गमील में ५०० है, पूर्वी भाग में ७०० है।

(ग) डेल्टा या पूर्वी मैदान—इस प्रदेश में अधिकतर बंगाल और आसाम की सुरमा-घाटी शामिल है। इस आर्द्र (गीले) और निचले प्रदेश के धरातल को नदियाँ प्रायः सदा बनाती और बिगाड़ती रहती हैं। इस प्रदेश का तापक्रम, (हवा का) सील और वर्षापात बहुत ऊँचा है। यहाँ पाला कभी नहीं पड़ता है। सुन्दर बन को छोड़ कर और सब भाग धान की खेती के लिए साफ़ कर लिये गये हैं। सारे हिन्दुस्तान का ½ चावल यहाँ होता है। ब्रह्मपुत्र के पूर्व में जूट अधिक होता है। प्रति वर्गमील में औसत आबादी ६४० है, किसी-किसी ज़िले में एक हज़ार से भी अधिक है।

१२—आसाम-घाटी

आसाम की पहाड़ियों और हिमालय के बीच में ब्रह्मपुत्र की घाटी का देश गंगा के डेल्टा से ही मिलता जुलता है। यह प्रदेश डेल्टा से कुछ कम गरम है, पर गीला (आर्द्र) अधिक है। शीत काल में यहाँ घना कुहरा रहता है। बहुत सा भाग बन से ढका है। इसी से आबादी कम है। पर जैसे-जैसे बन साफ़ हो रहा है वैसे-वैसे आबादी बढ़ती जाती है। पश्चिम में औसत आबादी प्रति वर्गमील में प्रायः २०० है, पर पूर्व में १०० से कम है।

१३—उत्तरी-पूर्वी पर्वतीय प्रदेश

यह प्रदेश आसाम घाटी के दक्षिण-पूर्व में स्थित है। इसमें गारो, खासी और जयन्तिया तथा पूर्वी सीमाप्रान्त की पटकोई, नागा, मनीपुर और लूशाई पहाड़ियाँ शामिल हैं। ब्रह्मा की चीन-पहाड़ियाँ भी इस

प्रदेश में शामिल हैं। इस प्रदेश में प्रबल वर्षा होती है। पहाड़ियाँ सघन बनों से ढकी हुई हैं। २५० फुट से अधिक ऊँचाई पर देवदारु के पेड़ हैं। कई पहाड़ियों की चोटियों पर घास के खुले हुए मैदान हैं। यहाँ के पहाड़ी लोग बन को जला कर खेती के लिए जमीन साफ़ कर लेते हैं। दो चार फसल उगाने के बाद जब उपज कम होने लगती है तो वे बन के दूसरे भाग में जला कर इसी प्रकार खेती करते हैं। इस प्रकार की चलताऊ खेती को भूम कहते हैं। इस भूम की खेती से आबादी कहीं भी अधक नहीं है। अधिकांश प्रदेश में प्रति वर्गमील में पचास से कम मनुष्य रहते हैं।

१४—हिमालय की तलहटी

हिमालय पर्वत और खुश्क मैदान के बीच में तलहटी का प्रदेश सिन्ध नदी से आसाम तक चला गया है। गंगानदी इसको दो भागों में बाँटती है।

(क) जिस स्थान पर गंगा पहाड़ से बाहर निकलती है उस स्थान से आसाम तक तलहटी का प्रदेश प्रायः तीस चालीस मील चौड़ा है। पहाड़ के पास होने से इस प्रदेश को वर्षा पास वाले मैदान से सब कहीं अधिक है। तापक्रम कुछ कम है। दलदल से भरी हुई तराई घास से ढकी है। पश्चिम की ओर भावर के पथरीले प्रदेश में साल का बन है जन-संख्या सब कहीं प्रति वर्गमील में तीन सौ से अधिक है।

(ख) गंगा से पश्चिम की ओर सिन्ध नदी तक तलहटी कुछ अधिक खुश्क है। यहाँ तराई का अभाव है। भू-रचना के अनुसार साल्टरेंज (नमक की पहाड़ी) और अधिक पश्चिम का पहाड़ी भाग कुछ भिन्न है। पश्चिमी तलहटी अधिक उपजाऊ है। दलदली तराई न होने से यहाँ पहाड़ के ढालों तक लोग बस गये हैं। औसत आबादी प्रति वर्ग-मील में सब कहीं तीन सौ से अधिक है।

१५—हिमालय का प्रदेश

यह भी दो भागों में बँटा हुआ है :—

(क) पूर्वी हिमालय में आसाम से नैपाल की पश्चिमी सीमा तक सब कहीं दक्षिणी पश्चिमी मानसून से प्रबल वर्षा होती है। दार्जिलिंग में १०२ इञ्च वर्षा होती है। ६,५०० फ़ुट की ऊँचाई तक पहाड़ी ढाल उष्ण प्रदेश के बन से ढँके हुए हैं। ६,५०० फ़ुट से ११,५०० फ़ुट की ऊँचाई तक शीतोष्ण प्रदेश के पेड़ हैं। ११,५०० फ़ुट से अधिक ऊपर अल्पायन (वृक्ष रहित बर्फ़ीले) प्रदेश का कटिबन्ध है। जनसंख्या बहुत कम है।

(ख) पश्चिमी हिमालय में जटिल पर्वत-मालायें हैं। इसी में काश्मीर राज्य शामिल है। इस ओर वर्षा कम है। तापक्रम भी नीचा है। इसलिए ५,००० फ़ुट की ऊँचाई पर ही शीतोष्ण प्रदेश की वनस्पति आरम्भ हो जाती है। दूसरे वनस्पति कटिबन्ध भी कम ऊँचाई पर आरम्भ होते हैं, जनसंख्या और भी कम है।

१६—उत्तरी पश्चिमी पर्वतीय प्रदेश

कुर्रम घाटी इस प्रदेश को दो भागों में बाँटती है :—

(क) कुर्रमघाटी के उत्तर का प्रदेश हिमालय का ही सिलसिला है। वर्षा कम होती है। यह वर्षा प्रायः सर्दी के दिनों में होती है। इस प्रदेश की वनस्पति पश्चिमी हिमालय की वनस्पति के ही समान है। पेशावर ज़िले को छोड़ कर जनसंख्या प्रति वर्गमील में कहीं भी १०० से अधिक नहीं है।

(ख) कुर्रम घाटी के दक्षिण में बिलोचिस्तान के पठार के अतिरिक्त सुलेमान पर्वत का कुछ भाग शामिल है। सब का सब प्रदेश बहुत ही खुश्क है। शीतकाल को तूफ़ानी वर्षा का भी यहाँ अभाव है। ऊँचे पर्वतों को छोड़ कर ठीक ठीक बन कहीं नहीं है। जनसंख्या बहुत ही कम है। बिलोचिस्तान के पश्चिम में औसत में प्रति वर्गमील में केवल एक मनुष्य रहता है। केवल क्वेटा—पिशीन के अच्छे भागों में प्रति वर्गमील की आबादी २६ है।

१७—लंका के प्राकृतिक प्रदेश

(क) लंका का उत्तरी मैदान—यह वास्तव में दक्षिणी भारत का ही अंग है। यह मैदान चपटा और ख़ुश्क है। इस भाग की मिट्टी में चूना अधिक है। यहाँ मेहनती तामिल किसान रहते हैं।

(ख) तटीय मैदान—यह नीचा और समशीतोष्ण है। वर्षा अच्छी होती है। पूर्वी भाग में अधिकतर वर्षा शीतकाल में होती है। दक्षिणी-पश्चिमी भाग में ग्रीष्म में वर्षा होती है।

(ग) मध्यवर्ती पहाड़—ये पुरानी चट्टानों के बने हुए हैं। प्रबल वर्षा होने कारण वे घने बनों से ढँके हुए हैं। बन को साफ़ करके चाय, रबड़ और नारियल के बग़ीचे लगाये गये हैं। इस भाग की आबादी भी घनी है।

१८—ब्रह्मा के प्राकृतिक प्रदेश

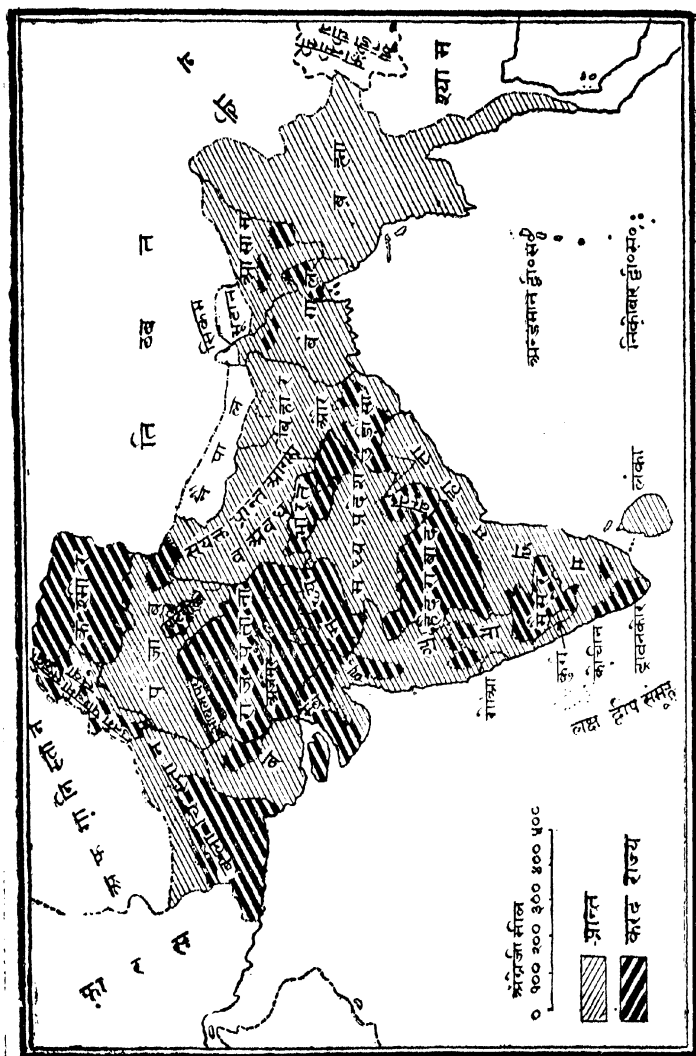
(क) अराकान और टनासरम का तटीय प्रदेश—यह बहुत ही तर (आर्द्र) पहाड़ी और कम आबाद है।

(ख) उत्तरी पहाड़ियाँ—यहाँ भी बहुत वर्षा होती है। सघन बन अधिक हैं और आबादी कम है।

(ग) शान-प्लेटो—यह पठार पुरानी चट्टानों का बना हुआ है। पानी काफ़ी बरसता है। आबादी कम है।

(घ) इरावदी की निचली घाटी—इरावदी का कछारी मैदान बड़ा उपजाऊ है। प्रबल वर्षा होने से मैदान में धान की खेती होती है। पहाड़ियों के ढालों पर सघन बन हैं। मैदान में कुछ घनी आबादी है।

(ङ) मध्यवर्ती ख़ुश्क प्रदेश—मॉंडले के आस-पास चारों ओर प्रायः १०० मील की दूरी तक मैदान ख़ुश्क है। सिंचाई द्वारा खेती होती है। ज़मीन प्रायः उपजाऊ है। जलवायु अच्छी होने से आबादी भी घनी है।

भारतवर्ष के
राजनैतिक विभाग

५६—भारतवर्ष (राजनैतिक)

बारहवाँ अध्याय

बिलोचिस्तान

यह देश फ़ारस, अफ़ग़ानिस्तान, सिन्ध और अरब सागर से घिरा हुआ है। मध्यवर्ती बिलोचिस्तान में पहाड़ियाँ उत्तर से दक्षिण को गई हैं। मुञ्ज अन्तरीप के निकट समुद्र के पास वे बिलकुल छिप गई हैं। यह पहाड़ियाँ सुलेमान पर्वत की ही शाखाएँ हैं जो इस प्रदेश में रीढ़ के समान स्थित हैं। पश्चिमी बिलोचिस्तान में पहाड़ियाँ बहुत हैं। मध्य-श्रेणी से निकलने के बाद वे समुद्र तट के समानान्तर चलती हैं। अन्त में वे या तो समुद्र में लुप्त हो जाती हैं या दक्षिणी फ़ारस के मैदान में नष्ट हो जाती हैं अथवा फ़ारस के पहाड़ों से मिल जाती हैं। पूर्वी बिलो-चिस्तान में (जो हरनाई घाटी के पूर्व में स्थित है) पहाड़ियों की गति पश्चिम-पूर्व को है। अन्त में वे कुछ उत्तर की ओर मुड़ कर सुलेमान की प्रधान श्रेणी से मिल गई हैं।

इस प्रदेश को हम चार भागों में बाँट सकते हैं :—

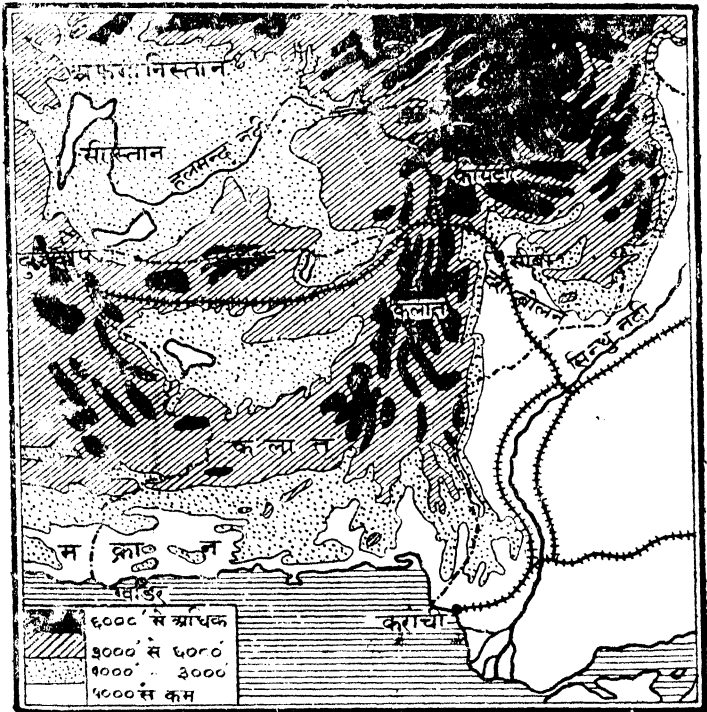
(१) उत्तर पूर्व में विशाल कच्छ या कछारी मैदान है। यहाँ वर्षा का प्रायः अभाव है और साल में ८ महीने ख़ूब गर्मी पड़ती है। पर जहाँ तहाँ पहाड़ी धाराओं के पास यह प्रदेश अत्यन्त उपजाऊ है। समीप-वर्ती पहाड़ी फ़िरक़ों की बस्तियाँ भी यहीं हैं। कच्छ गन्दाव पुरानी राजधानी है।

(२) इस विशाल कच्छी मैदान के पश्चिम में पहाड़ी प्रदेश है। इसी पठार में बरूही फ़िरके रहते हैं। क्वेटा के उत्तर-पूर्व में जरग़न नाम की सर्वोच्च चोटी समुद्र-तल से १२,००० फ़ुट ऊँची है। शाल या क्वेटा* ५,६००० फ़ुट ऊँचा है। कलात की ऊँची घाटी (६,८००० फ़ुट) पर खान का अधिकार है। लास-बेला समुद्र-तट पर निचला मैदान है।

बरूही पठार की पर्वतश्रेणियाँ जगह जगह पर टूटी हुई हैं। इन्हीं में होकर कुछ पहाड़ी धाराओं ने अपना मार्ग निकाला है। इस प्रकार बरूही पठार इन दर्रों के द्वारा से कछारी मैदान से जुड़ा हुआ है। उत्तर में बोलन दर्रा ८० मील लम्बा है और क्वेटा और पिशीन के लिए रास्ता बनाता है। दक्षिण में मूला दर्रा ८० मील लम्बा है और कलात और खारान के लिए रास्ता खोलता है। दोनों रास्ते तंग पथरीली घाटियों में स्थित हैं, पर अब उन में तोप गाड़ियों के चलने योग्य सड़क बना दी गई हैं।

(३) बरूही पठार के पश्चिम में **बलोच पठार** है। समुद्र तट से साठ सत्तर मील तक ज़मीन धीरे धीरे ऊँची होती जाती है। इसकी ऊँचाई प्रायः ५०० फ़ुट है। पर अधिक आगे बढ़ने पर एक दम डेढ़ दो हजार फ़ुट की चढ़ाई है। यही पहाड़ियाँ हलमन्द के प्रवाह-प्रदेश और अरब सागर के बीच में जल-विभाजक बनाती हैं। बलोच पठार के पहाड़ बरूही पठार के पहाड़ों से कम ऊँचे हैं। बलोच पठार का सब से ऊँचा पहाड़ सियानह कोह है जो केवल ७,००० फ़ुट ऊँचा है। इसी प्रदेश में समुद्र-तट और प्रथम पर्वत-श्रेणी के बीच में मकरान स्थित है। 'मकरान' शब्द माहेख़ुरान शब्द से बना है जिसका अर्थ मच्छीखोर है। यहाँ ऐसे भग्नावशेष मिलते हैं जो इसके शानदार भूत काल की सूचना देते हैं। पर इस समय यह ख़ुश्क, उजाड़ और रोगग्रस्त प्रदेश है। भीतर की

* क्वेटा का पुराना नाम शालकोटा है।

ओर कई लम्बी और तंग पहाड़ियाँ हैं जिनके बीच बीच में विस्तृत घाटियाँ हैं। पर ये घाटियाँ अधिकतर रेतीली और उजाड़ हैं, केवल

५७—बिलोचिस्तान

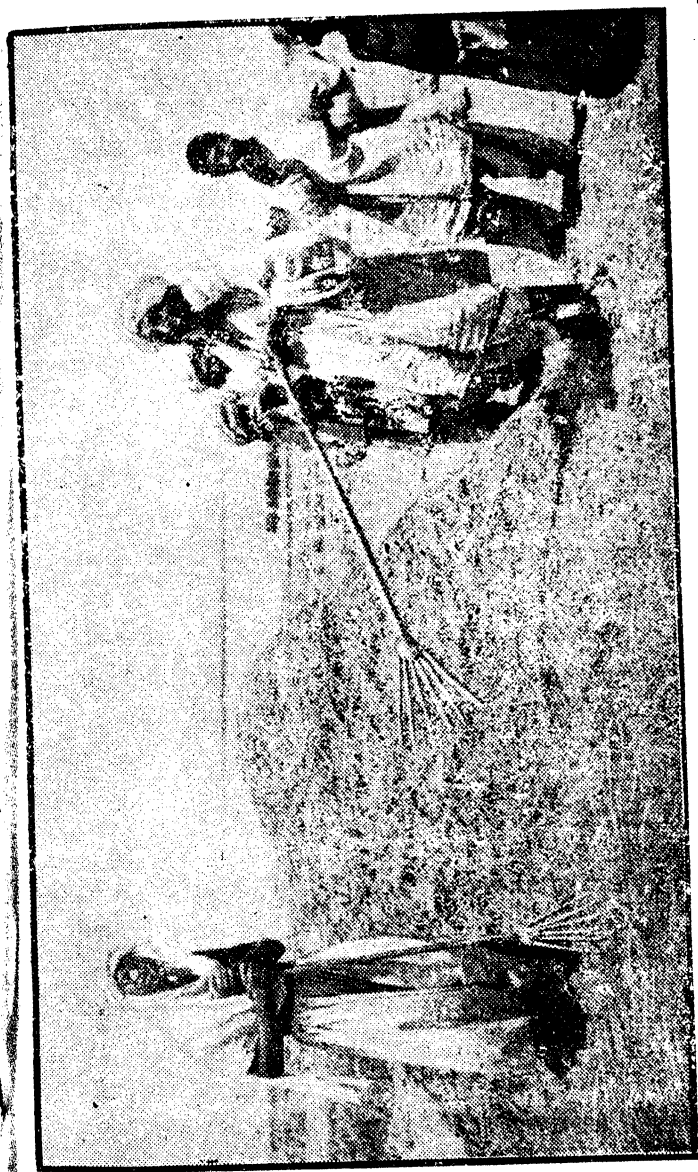
पहली घाटी कुछ हरी भरी है जहाँ छुहारों के बग़ीचे, गाँव और क़िले हैं। सिन्ध और फ़ारस के बीच में यह एक प्राकृतिक मार्ग है।

(४) हलमन्द घाटी से दो सौ मील दक्षिण में दूसरी पर्वत-श्रेणी तक बिलोचिस्तान का रेगिस्तान फैला हुआ है। इस रेगिस्तान का ढाल

उत्तर पश्चिम की ओर है। पर इसमें हामून नाम के कई विशाल आखात हैं, जिसमें समीपवर्ती पहाड़ी धाराओं का पानी समा जाता है। इन आखातों के पास खेती के योग्य बहुत ज़मीन है क्योंकि पानी धरातल से दूर नहीं है।

हामूने-लोरा के उत्तर पूर्व में चागई प्रदेश है। यहाँ ऊँट, बकरियों और गधों के लिए कँटीली झाड़ियाँ और घास बहुत हैं।

अधिक पूर्व में पठार के सिरे पर नुश्की है। यहाँ चरवाहों की कुछ बस्तियाँ हैं।

इस प्रकार बिलोचिस्तान ख़ुश्क पहाड़ों और उजाड़ घाटियों का प्रदेश है। कुछ लोग कहते हैं कि ईश्वर ने जब दुनिया के अच्छे भाग बना दिये तो बची हुई रद्दी से बिलोचिस्तान को बनाया। यहाँ पानी के बहाव के मार्ग में ही खेती होती है। ऊपरी भागों पर ऊँट, गधे और बकरे चरते हैं। अधिकांश प्रदेश बिलकुल उजाड़ हैं। बिलोचिस्तान में समुद्र-तट ६०० मील लम्बा है। पर बन्दरगाह एक भी अच्छा नहीं है। ग्वाडर मार और पासनी नाम मात्र के बन्दरगाह हैं। इस तट से सदा पानी गिराने वाली कोई नदी भी नहीं है। ऊँचे पठार से निकलने वाली नदियाँ बोलन, नाड़ी और मूला हैं। मैदान में पहुँचते पहुँचते ये सब सिंचाई के नालों में समाप्त हो जाती हैं। पर ये नदियाँ वृक्षरहित उजाड़ प्रदेश में नष्ट होने पर कुछ हरियाली पैदा कर देती है। पूर्वी मकरान की लोरा, पिशीन और मुश्क नदियाँ तथा पश्चिमी मकरान की मशखेल नदी रेगिस्तान के दलदलों में लुप्त हो जाती है। दश्त, हिंगोल, पुराली और हब आदि नदियाँ समुद्र की ओर जाती हैं; पर साल के अधिकांश महीनों में सूखी पडी रहती हैं। पहाड़ियों पर वर्षा होने पर दृश्य बदल जाता है। घाटियां उछलती हुई धाराओं से भर जाती हैं। अगर वर्षा कुछ दिनों तक और जारी रहे तो भयानक बाढ़ आती है। बाढ़ के बाद हैज़ा और बुखार फैलता है। पर वर्षा का प्रायः अभाव

५८—बिलोचिस्तान के किसान

रहता है। जो कुछ वर्षा होती है उसके आने का समय भी निश्चित नहीं है। ग्रीष्म में विकराल गरमी पड़ती है। लोगों में इस तरह की कहावतें प्रचलित हैं—"दादर (एक नगर का नाम है) के होने पर ईश्वर ने नरक को क्यों बनाया? जो लोग गरमी के दिनों में सिबी से नरक को जावें उन्हें अपने साथ गरम कम्बल ले जाना चाहिए।" पर शीतकाल में ऊँचे पठार पर कड़ाके का जाड़ा पड़ता है।

यहाँ के जंगली पेड़ बहुत छोटे और मुरझाये हुए रहते हैं। जंगली जैतून, पिस्ता, रामबाँस मुख्य पेड़ हैं। सिबी के पास कत्तन में मिट्टी के तेल के कुछ चश्मे मिले हैं। सेक्रान में सीसा और लूसबेला में ताँबा मिलने के निशान पाये जाते हैं। हरनाई-घाटी में घटिया गन्धक और सुरमा मिलता है। जहाँ कहीं पहाड़ी धाराओं या कारेज (पहाड़ी ढालों से ज़मीन के भीतर ही भीतर आने वाली नालियों) से सिंचाई सम्भव है वहाँ खेती होती है। कलात, क्वेटा, मस्तुंग, पिशीन आदि स्थानों में स्वादिष्ट फल होते हैं। छोटी घाटियों में कच्चे घर और खेत अक्सर मिलते हैं। दस्त और पंजगूर में अपनी बाढ़ के साथ नदियों ने इतनी उपजाऊ काँप बिछा दी है कि वहाँ अनाज, कपास, अंगूर और छुहारे बहुतायत से उगते हैं। फ़ारस की सीमा पर केज़ तुम्प और मान्दनगर छुहारों के बगीचों के बीच में बसे हुए हैं।

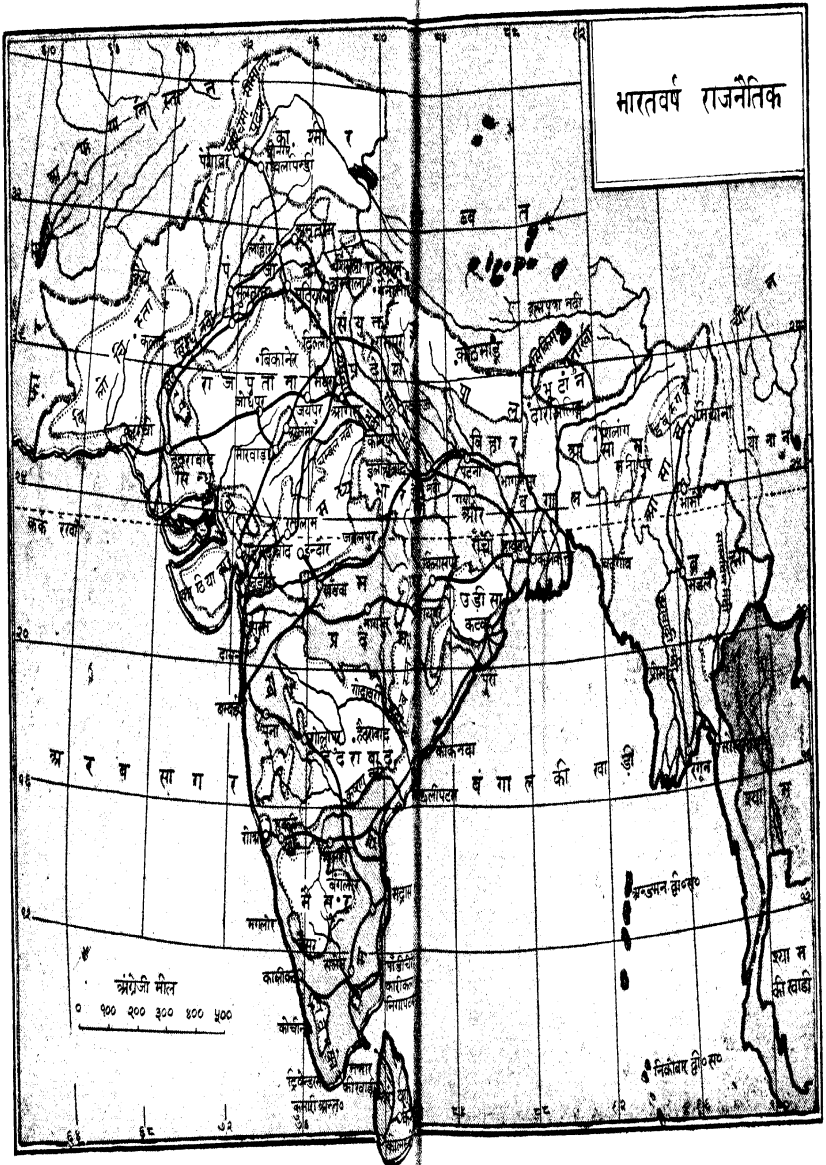
बिलोचिस्तान का दृश्य दिन में बड़ा बुरा रहता है, पर मकान का सूर्योदय और सूर्यास्त बड़ा सुन्दर माना जाता है। कुछ चोटियों पर जून तक बरफ़ रहती है। अधिकतर पहाड़ नंगे और उजाड़ हैं। कुछ ढालों पर हरियाली दिखाई देती है। क्वेटा और पिशीन में ऋतु ऋतु के साथ दृश्य बदलता है। शीत काल की वर्षा के बाद बसन्त में सुन्दर सुगन्धित फूल खिल जाते हैं। लहलहाती हुई फ़सल जून में कटती है। जुलाई, अगस्त और सितम्बर में धूल भरी हुई गरम आँधियाँ चलती हैं। अक्टूबर में रात को पाला पड़ने लगता है। आकाश में धूल का नाम

नहीं रहता। शीतकाल में पत्तियाँ झड़ जाती हैं और जहाँ तहाँ बरफ़ पड़ने लगती है।

५६—बिलोचिस्तान का एक घुड़सवार

यहाँ की आबादी लगभग ५ लाख है। बलोच लोग बद्दू हैं और फ़ारसी की ही एक उपभाषा बोलते हैं। इसमें पंजाबी और सिन्धी के शब्द मिले रहते हैं। लिपिबद्ध भाषा का अभाव है। इसी से दूर दूर

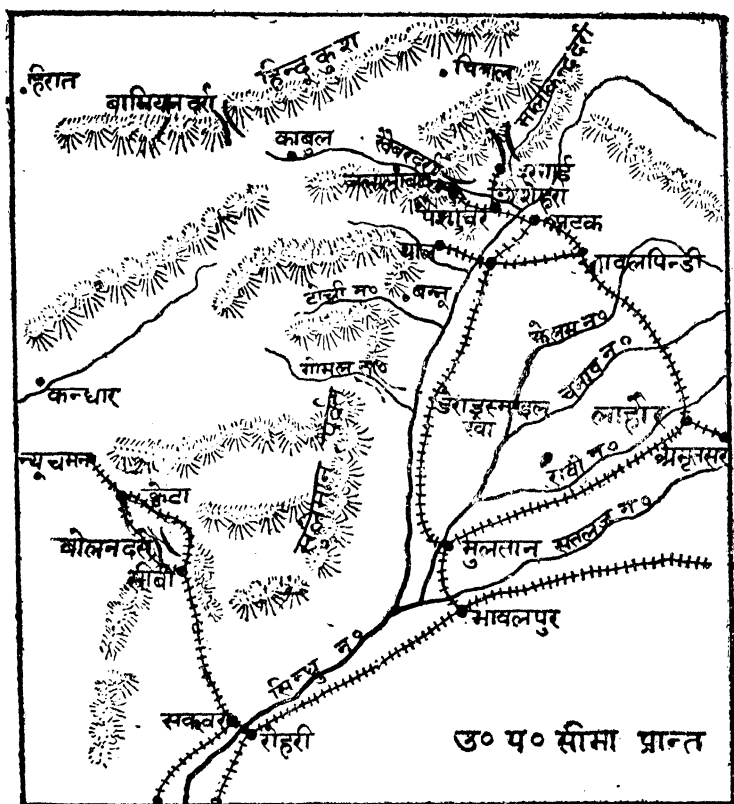
रहने वाले फ़िरके एक दूसरे की बोली नहीं समझ पाते हैं। फ़िरके बहुत हैं। बोली दास लोग अपने को अरब लोगों की सन्तान बताते हैं। पंजगूर के गिचकी लोग एक सिक्ख उपनिवेश से उत्पन्न हुए हैं। लूस बेला के लूमरी लोग सोमर राजपूत हैं। खाराान रेगिस्तान के नौशेरवानी लोग फ़ारसी लोगों की सन्तान हैं।

मध्यवर्ती पठार के प्रधान निवासी ब्रूही हैं। ये लोग बलोचियों से भिन्न हैं। ब्रूही भाषा दक्षिण भारत की द्राविड़ी भाषा से मिलती जुलती है। यहाँ के अधिकतर निवासी मुसलमान हैं। हिन्दुओं की संख्या कम है। हिन्दू लोग प्रायः शहरों और बन्दरगाहों में बसे हैं और लेन-देन, व्यापार के काम में लगे हुए हैं। यहाँ के लोग अतिथि-सत्कार के लिए मशहूर हैं। उनमें अफ़ग़ानिस्तान के पठानों का सा धार्मिक कट्टरपन भी नहीं है। बलोच लोग क़द में अफ़ग़ानियों से कुछ छोटे होते हैं। वे लम्बे घूँघरदार बाल रखते हैं। अक्सर चाक़ू, ढाल और तलवार बाँधते हैं। उनके सूती कपड़े बहुत ढीले ढाले होते हैं। साफ़ा बहुत बड़ा होता है। चूँकि अधिकतर ये लोग चलते फिरते रहते हैं इसलिए इनकी स्त्रियों में परदा नहीं होता है। यहाँ का व्यापार अधिक नहीं है। ऊन, चमड़ा, सूखे फल, छुहारे दिसावर भेजे जाते हैं। यहाँ की पहाड़ी ऊन बड़ी अच्छी होती है। यह व्यापार बहुत कुछ बढ़ाया जा सकता है।

तेरहवाँ अध्याय

सीमाप्रान्त

अगर हम डेरागाज़ीखां के सामने सुलेमान पहाड़ के पश्चिमी सिरे से ठीक पश्चिम की ओर एक लकीर क्वेटा तक खींचें तो उस लकीर के दक्षिण में बलोच और उत्तर में पठान जातियाँ मिलेंगी। इस प्रकार सफ़ेद कोह और सुलेमान का प्रदेश पठानों का देश है। इस प्रदेश की पूर्वी सीमा सिन्ध नदी और पश्चिमी सीमा अफ़गानिस्तान है। इसके उत्तर में काश्मीर राज्य और कुंआर नदी है।

यह लम्बा प्रदेश बहुत ही ऊँचा नीचा है। यहाँ उजाड़, पथरीली पहाड़ियाँ और गहरी घाटियाँ हैं। कहीं-कहीं पहाड़ी नदियाँ हैं। किसी-किसी पहाड़ी के सपाट ढाल या नदी के मोड़ पर कछारी धरती में एक आध खेत हैं। यहां के रास्ते बड़े भयानक हैं। इस प्रदेश में कुर्रम, गोमल, जोब, काबुल तथा उसकी सहायक चित्राल और स्वात नदियां हैं।

पश्तो या पख़्तो पठानों की भाषा है। कोमल कन्धारी बोली पश्तो नाम से पुकारी जाती है। पेशावर घाटी की कर्णकटु भाषा को पख़्तो कहते हैं। यह भाषा संस्कृत, प्राकृत और अरबी फ़ारसी के मिश्रण से बनी है।

६०—उत्तरी पश्चिमी सीमाप्रान्त

पठान लोग "पुख़्तन वाली" के नियमों को मानते हैं। इसके अनुसार ये शरणागत शत्रु को भी आश्रय देते हैं। बदला लेना इनका दूसरा धर्म है। इस प्रकार अतिथि-सत्कार करना इनका तीसरा धर्म है।

ये लोग बदला लेना कभी नहीं भूलते हैं। अंग्रेजी फ़ौज में जहाँ दूसरे सिपाही शादी या विवाह के लिए छुट्टी लेते हैं वहाँ पठान सिपाही अपने शत्रु से बदला लेने के लिए छुट्टी लेते हैं।

पठान लोग अधिकतर खेतिहर या चरवाहे होते हैं। कुछ पौविन्दा लोग तिजारत भी करते हैं। इनके घर क़िलेनुमा होते हैं। इनके गाँव कई भागों या कंडियों में बँटे होते हैं। प्रत्येक कंडी में किसी ख़ास खेल या ख़ान्दान के लोग रहते हैं। हर एक कंडी का प्रबन्ध करने के लिए एक मालिक होता है। हर एक कंडी में एक जमात या मस्जिद भी होती है। इसकी देख भाल मुल्ला के हाथ में रहती है। मस्जिद के पास ही हुजरा या सभा-भवन होता है। दर्शक या यात्री लोग यहीं ठहरते हैं। गाँव की सभा भी यहाँ होती है। महत्त्व की बातें इसी सभा या जीरगाह में तय होती हैं। ख़ान या फ़िरके का मालिक सभापति बनता है। अधिकतर पठान कट्टर सुन्नी हैं। केवल तुरी, कुछ बङ्गश और कज़ई लोग शिया हैं।

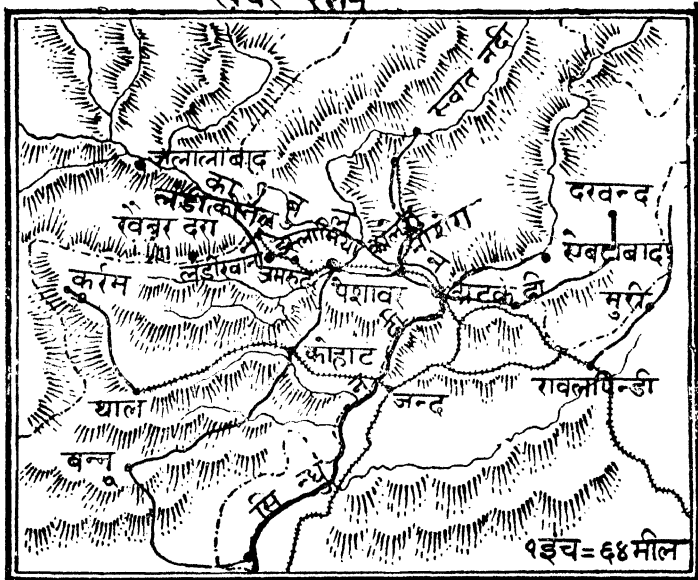
उत्तरी-पश्चिमी सीमा प्रान्त भारतवर्ष का प्रायः सब से छोटा प्रान्त है। इसकी लम्बाई प्रायः ४०० मील और औसत चौड़ाई सौ डेढ़ सौ मील है। इसका क्षेत्रफल ३८,००० वर्ग मील है। इस प्रान्त का केवल १३,००० वर्ग मील प्रदेश सीधे ब्रिटिश शासन में है। शेष २५,००० वर्ग-मील पर भिन्न-भिन्न अर्द्ध स्वतन्त्र फ़िरक़ों का अधिकार है। भीतरी प्रबन्ध में ये लोग स्वतन्त्र हैं। बाहरी मामलों में ये भारत सरकार के अधीन हैं। ब्रिटिश प्रदेश पाँच (हज़ारा, पेशावर, कोहाट, बन्नू और डेराइस्माइलख़ाँ) ज़िलों में बँटा हुआ है। इन ज़िलों की पश्चिमी सीमा प्रायः ६०० मील लम्बी है। इसी सीमा के बाद सीमा प्रान्तीय जातियों का प्रदेश है। इन लोगों पर वह स्वात, दीर, चित्राल, ख़ैबर, कुर्रम और उत्तरी-दक्षिणी वज़ीरिस्तान की पोलिटिकल एजन्सियों के द्वारा शासन करती है। इस प्रकार इस प्रान्त की बाहरी सीमा या ड्यूरेंड लाइन ८००

मील से कम नहीं है। यही लाइन ब्रिटिश और अफ़ग़ान प्रदेश को अलग करने वाली सीमा है।

पाँच ब्रिटिश जलों की आबादी २४ लाख है। सीमा प्रान्त के बाहरी भाग की आबादी प्रायः २२ लाख है। संख्या में कम होने पर

६१—एक साधारण अफ़ग़ानी

भी ये लोग बड़े लड़ाका हैं। इसलिए पेशावर, कोहाट, बन्नू और डेराइस्माइलख़ाँ में क्रमशः ख़ैबर और मलाकन्द, कुर्रम, टोची और बज़ीरिस्तान की रक्षा के लिए फ़ौजें रक्खी गई हैं। ये फ़ौजें ख़तरे की ख़बर पाते ही चढ़ाई के लिए तैयार रहती हैं। इनको सहायता पहुँचाने के लिए रेल और सड़कों का भी प्रबन्ध किया गया है। एक रेलवे लाइन नौशेरा से मलाकन्द को जाती है। दूसरी रेलवे लाइन कुशलगढ़ में सिन्ध नदी को पार करके कोहाट और हाँगू होती हुई थाल को गई है। थाल नगर कुर्रम घाटी के दक्षिणी सिरे पर स्थित है। एक तीसरी लाइन

कालाबाग़ में सिन्ध नदी को पार कर के पहाड़ के ढाल पर बन्नू शहर को गई है। सैनिक दृष्टि से ख़ैबर-रेलवे बड़े महत्व की है। यह रेलवे जमरूद (पेशावर से १० मील आगे) से लंडीखाना तक जाती है। इसकी समस्त लम्बाई केवल २७ मील है। पर रेल निकालने के लिए

६२ — ख़ैबर-प्रदेश

इसी २७ मील में ३२ सुरंग बनाने पड़े। ख़ैबर दर्रे को पार कर के इसने हिन्दुस्तानी रेल को अफ़ग़ानिस्तान तक पहुँचा दिया है। जमरूद में पासपोर्ट देखे जाते हैं। बिना पासपोर्ट के कोई यात्री जमरूद के आगे नहीं बढ़ने पाता है। इनके सिवा और भी कई सड़कों का विचार हो रहा है।

इस देश में कई फ़िरकों का निवास है :—

यूसुफ़ज़ई

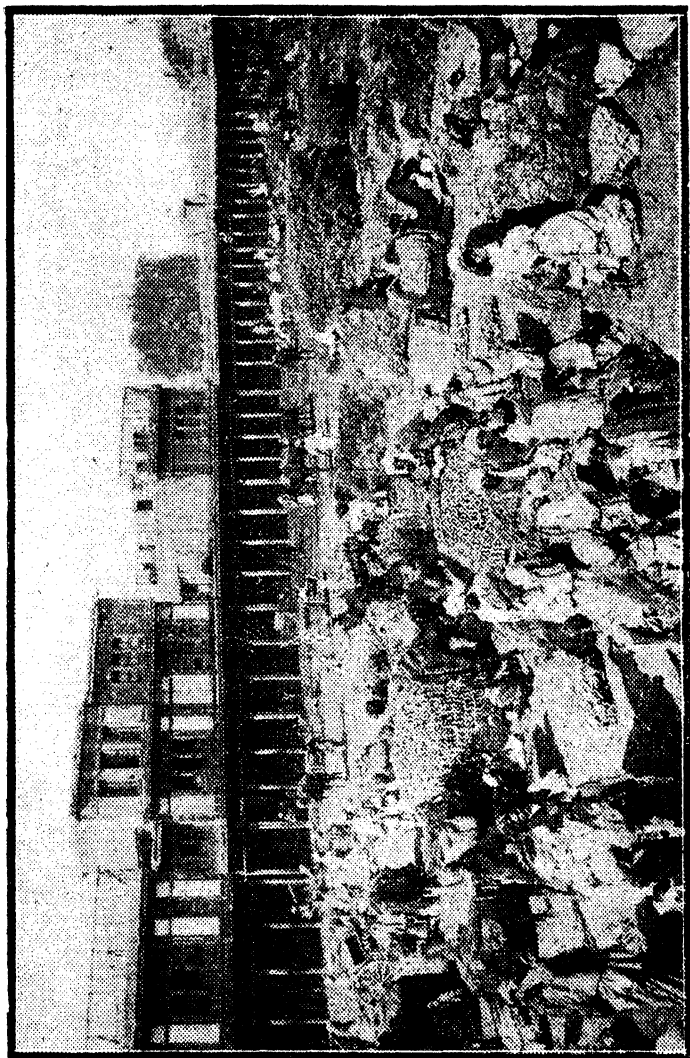
यूसुफ़ज़ई लोग पेशावर जिले और पास वाले स्वाधीन प्रदेश में रहते हैं।

आकोज़ई

ये स्वात घाटी (७० मील लम्बी और १२ मील चौड़ी) में रहते हैं। हिम-नदियों और बरफ़ के पिघलने से अप्रैल में नदी उमड़ आती है। पर सितम्बर से नदी फिर घटने लगती है। पहाड़ की चोटियों पर सुन्दर घने बन मिलते हैं। सजल घाटियों में मेवा के पेड़ और खेत हैं। स्वात और बाजौर में प्राचीन हिन्दू और बौद्ध भग्नावशेष गड़े पड़े हैं। कई स्थानों पर पाली के शिला-लेख मिले हैं।

उतमनखेल

इनका देश रूद, पंजकोरा, स्वात और अम्बहर नदियों के बीच में स्थित है।

सीमाप्रान्त के उत्तरी भाग में सब से बड़ी रियासत चित्राल है। यह गिलगिट के पश्चिम में है। हिन्दू कुश पहाड़ इसे अफ़ग़ानिस्तान के काफ़िरस्तान प्रान्त से अलग करता है। यह देश ख़ास तौर से पहाड़ी है। यहां बहुत सी ऊँची बर्फ़ीली पहाड़ियां और उजाड़ पहाड़ हैं। खेती के योग्य ज़मीन यहां बहुत ही कम है। घाटियां बहुत ही तंग और समुद्र तल से मील डेढ़ मील ऊँची है। जलवायु ऊँचाई के अनुसार भिन्न है। एक मील की ऊँचाई पर शीतकाल का तापक्रम १२ फ़ारेनहाइट रहता है। पर गरमी में १०० अंश हो जाता है। यहां भोजन की इतनी कमी है कि एक भी मोटा आदमी नज़र नहीं आता है। जिस नदी से इस प्रदेश की सिंचाई होती है वह हिन्दूकुश के एक हिमागार से निकलती है। उत्तरी मार्ग में इस नदी को यारख़ून, मस्तूज या चित्राल नाम से पुकारते हैं। दक्षिणी भाग में यही नदी कुँआर नदी कहलाती है और

६३—पेशावर का बाजार

जलालाबाद के पास काबुल नदी में मिल जाती है। इसे पार करने के लिए रस्सों के कई पुल हैं।

दक्षिणी मैदान और उत्तरी मैदान के बीच में ४०० मील चौड़ा पाहड़ी देश है। इसमें २०० मील चित्राल में स्थित है। इस पहाड़ी देश की आबादी ७०,२०० है। पर ये चित्राली लोग बड़े लड़ाका हैं। ये सब के सब सुन्नी हैं। जब एक मेहतर (यहाँ का राजा मेहतर कहलाता है) गद्दी पर बैठता है तो वह ख़ून की नदी बहाने पर ही सफल हो पाता है। भाई भाई को और पिता पुत्र को मार डालने में कुछ भी नहीं झिझकता है।

मोहमन्द

ये लोग दो भागों में बँटे हुए हैं। कुज्ञ (मैदानी) मोहमन्द पेशावर के मैदान में रहते हैं। बार (पहाड़ी) मोहमन्द प्राचीन गान्धार की पहाड़ियों पर बस गये जहाँ वे अब भी पाये जाते हैं। जहाँ कहीं ज़मीन में पानी पास ही मिलता है वहाँ क़िलेनुमा गाँव हैं। मोहमन्द प्रदेश में कुछ अनाज, घास, लकड़ी ही मुख्य उपज है। यहाँ से रस्सी, चटाई, शहद, लकड़ी, कोयला और ढोर बाहर भेजे जाते हैं। पर मोहमन्द प्रदेश में होकर चित्राल, कुँआर और लगमान के लट्ठे, बाजौर का लोहा, दीर और स्वात का मोम, घी, चमड़ा और चावल हिन्दुस्तान पहुँचता है। नमक, शक्कर, तम्बाकू, कपड़ा, कागज, साबुन, चाय, सुई और दूसरा पक्का माल इधर आता है। गरमी के दिनों में लट्ठों या मशकों की सहायता से काबुल नदी में बड़ी तेज़ी से व्यापार होता है।

मोहमन्द प्रदेश पहाड़ी अवश्य है, पर यहाँ के पहाड़ दुर्गम नहीं हैं। इसी से यहाँ कई सड़कें हैं। पेशावर से डक्का को जाने वाली सड़क सब से अधिक प्रसिद्ध है।

अफ़्रीदी

अफ़्रीदियों का फ़िरका बहुत बड़ा है। ये लोग पेशावर ज़िले के दक्षिण-पश्चिम में सफ़ेद कोह के पूर्वी ढालों पर बसे हुए हैं।

अफ्रीदी प्रदेश बहुत ही वीरान और ठंडा है। वर्षा कम होने से खेती भी बहुत ही कम होती है। कुछ लोग लकड़ी काट कर और ईंधन बेच कर गुज़ारा करते हैं। पर अधिकांश लोग गाय, बैल, भेड़, बकरी, गधे, खच्चर और घोड़े पालते हैं। ये लोग कपड़ा और चटाई बुनने में बड़े होशियार होते हैं। मैदान और इल्म गुदार आदि स्थानों में बन्दूकें भी बनाई जाती हैं। ये लोग लम्बे, मज़बूत और गोरे होते हैं। ये लोग लड़ाई में भी बहादुर होते हैं।

ओरकज़ई

अफ्रीदियों के दक्षिण में ओरकज़ई लोग बसे हैं। इनका प्रदेश ६० मील लम्बा और २० मील चौड़ा है। कुछ ओरकज़ई लोग कोहाट ज़िले में भी बसे हुए हैं। इनका प्रदेश प्रायः ओरकज़ई टिहरा कहलाता है। इनके देश का एक दरवाज़ा अफ़गानिस्तान की ओर खुला है। दूसरा दरवाज़ा हिन्दुस्तान की ओर है। यहाँ के लोगों की प्रधान सम्पत्ति इनके गल्ले हैं।

बंगश

ये लोग अधिकतर मीरनज़ई और कुर्रम घाटियों में बसे हुए हैं। कोहाट ज़िले का सब से अधिक मनोहर भाग मीरनज़ई की ही घाटी है। जिस सफ़ेद कोह की सफ़ेद चोटियाँ हर एक चीज़ के ऊपर उठी हुई हैं, उसी की तलहटी में मीरनज़ई की घाटी है।

कुर्रम घाटी में सब कहीं अनाज के खेत और फलों के बगीचे मिलते हैं। अधिक ऊँचाई पर देवदारू के पेड़ हैं। कुर्रम घाटी ६० मील लम्बी और प्रायः १० मील चौड़ी है। मीरनज़ई और कुर्रमघाटियाँ अपने मार्गों के लिए प्रसिद्ध हैं। कोहाट से थाल तक रेलवे लाइन है। थाल से पाराचिनार तक अच्छी सड़क है। पाराचिनार से पेवार-कोतल केवल १५ मील पश्चिम में है। इसकी ऊँचाई ८,२०० फ़ुट है। इसके बाद शुतुर्गर्दन या ऊँट की गर्दन का दर्रा है जो ११,६०० फ़ुट ऊँचा है।

इसको पार करने पर लोगर घाटी काबुल को चली गई है। यह रास्ता गरमी में ही कुछ समय के लिए खुला रहता है।

बंगश लोगों में अधिकतर अरबी ख़ून हैं। ये लोग शिया हैं। पश्चिमी बंगश बड़ी बड़ी दाढ़ी रखते हैं। पर पूर्वी बंगश अपनी दाढ़ी

६४—ख़ैबर दर्रे के पास पहरा देने वाले दो संतरी

कटाये रखते हैं। दोनों ही खेती का काम करते हैं। कुछ लोग व्यापारी हैं। ये लोग अतिथि का बड़ा सत्कार करते हैं।

वज़ीरी

वज़ीरिस्तान का पहाड़ी प्रदेश उत्तरी-पश्चिमी सीमाप्रान्त के दक्षिणी भाग से मिला हुआ है और १४० मील तक सीमा बनाता है। डेरा-इस्माइलख़ाँ के पश्चिम में गोमल दर्रे से कोहाट ज़िले तक वज़ीरिस्तान का प्रदेश सीमाप्रान्त से मिला हुआ है। वज़ीरिस्तान के पश्चिम और उत्तर-पश्चिम में अफ़ग़ानिस्तान है। इसके उत्तर-पूर्व और पूर्व में सीमा-प्रान्त के कुर्रम, कोहाट, बन्नू और डेराइस्माइलख़ाँ के ज़िले हैं। इसके दक्षिण में बिलोचिस्तान है।

वज़ीरिस्तान का क्षेत्रफल प्रायः ५,००० वर्गमील है। इसका आकार एक समानान्तर चतुर्भुज के समान है। इस प्रदेश में कई नदियों की घाटियाँ हैं जो पश्चिम से पूर्व को बहती हैं और अपने मार्ग में संकुचित मैदान बनाती हैं। इसके बीच में छोटे बड़े सभी तरह के पहाड़ों की गाँठ है, जहाँ से नदियों को पानी मिलता है। इसके दक्षिण में एक बड़ा पठार है।

वज़ीरिस्तान की दो मुख्य नदियाँ टोची और गोमल हैं। टोची नदी बन्नू ज़िले से अफ़ग़ानिस्तान के बिरमल ज़िले के लिए रास्ता बनाती है। गोमल नदी हिन्दुस्तान के देराजात और ज़ोब ज़िलों को मिलाती है और हिन्दुस्तान और अफ़ग़ानिस्तान के बीच में एक प्रधान मार्ग बनाती है। पौविन्दा व्यापारी इसी रास्ते से आया जाया करते हैं।

पेशावर और काबुल के बीच में ऊन, चमड़ा और रेशम आदि बहुत सा सामान मज़बूत ऊँट और घोड़ों की पीठ पर लद कर आता है।

चौदहवाँ अध्याय

हिमालय प्रदेश के राजनैतिक विभाग

हिमालय अथवा हिन्दुस्तान के उत्तरी पर्वतीय प्रदेश में कई छोटे छोटे राज्य शामिल हैं। उत्तरी-पश्चिमी सिरे पर काश्मीर और जम्मू राज्य है। काश्मीर के दक्षिण-पूर्व में चम्पा रियासत है जो पञ्जाब के काँगड़ा ज़िले के उत्तर में स्थित है। काँगड़ा ज़िले के पूर्व में कई छोटी-छोटी (शिमला) रियासतें हैं। इनके पूर्व में टेहरी और गढ़वाल का राज्य है। अधिक पूर्व में कमायूँ कमिश्नरी के गढ़वाल, देहरादून, अलमोड़ा और नैनीताल के ज़िले हैं। इनके आगे ५०० मील तक नैपाल का राज्य फैला हुआ है। नैपाल के पूर्व में बंगाल प्रान्त का दार्जिलिंग ज़िला है। दार्जिलिंग के उत्तर में शिकम का राज्य है। शिकम से आगे तिब्बत प्रदेश की तंग चुम्बी-घाटी शिकम राज्य को भूटान से अलग करती है। भूटान के पूर्व में आका, डाफ़ला, मीरी और अभीर नाम की भयानक और पहाड़ी जातियों का प्रदेश है।

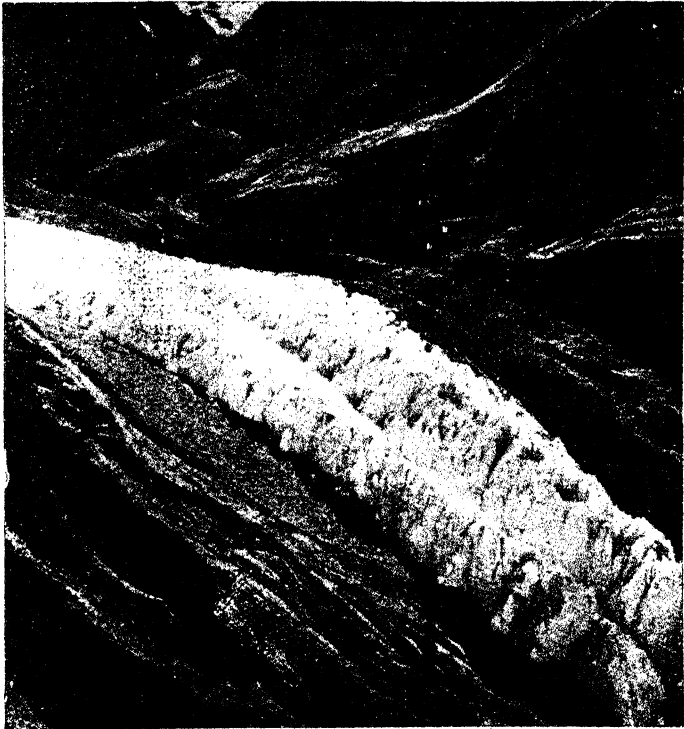
काश्मीर

काश्मीर (क्षेत्रफल ८४,००० वर्ग मील, जन-संख्या ३६ लाख) का राज्य प्रायः आयताकार है। उत्तर से दक्षिण तक इसकी अधिक से अधिक चौड़ाई ३०० मील और पूर्व से पश्चिम तक सब से अधिक लम्बाई

५०० मील है। यह प्रदेश ७२ और ८० अंश पूर्वी देशान्तर और ३२ और ३७ अंश उत्तरी अक्षांश के बीच में स्थित है। काश्मीर राज्य उत्तर

६५—काश्मीर का एक साधारण दृश्य

में चीनी तुर्किस्तान, पूर्व में तिब्बत, पश्चिम में उत्तरी-पश्चिमी सीमाप्रान्त और दक्षिण में पञ्जाब से घिरा हुआ है।

इस श्रेणी की औसत ऊँचाई केवल दस हज़ार फ़ुट है। यह श्रेणी पश्चिम से पूर्व को मुज़फ़्फ़राबाद (झेलम के किनारे) से किश्तवार (चनाब) तक चली गई है और जम्मू प्रान्त को काश्मीर से अलग करती

६८—कराकोरम का एक ग्लेशियर (हिमागार)

है। इस श्रेणी के आगे उत्तर में काश्मीर (झेलम) की चौड़ी घाटी है। यह घाटी प्रायः १२० मील लम्बी, ६० मील चौड़ी और समुद्र-तल से

६,००० फ़ुट ऊँची है। कहा जाता है कि यहाँ पहले एक विशाल झील थी जिसके सूखने से यह प्रायः समतल मैदान बन गया। यहाँ झेलम नदी में ६० मील तक नावें चल सकती हैं। यह घाटी चारों ओर ऊँचे और बर्फ़ीले पहाड़ों से घिरी हुई है। इसके उत्तर में हिमालय की प्रधान श्रेणी है जो यहाँ ज़ास्कर श्रेणी कहलाती है। यह श्रेणी सिन्ध नदी के मोड़ के पास नंगा-पर्वत से दक्षिण-पूर्व की ओर चली गई है। यही श्रेणी सिन्ध के ऊपरी घाटी को झेलम की घाटी से अलग करती है। ज़ास्कर या प्रधान हिमालय की श्रेणी के उत्तर में सिन्ध की घाटी बड़ी विकराल है। सिन्ध नदी उत्तर में कराकोरम और दक्षिण में हिमालय से घिरी हुई है। कराकोरम पर्वत की सर्वोच्च चोटी माउन्ट गाडविन आस्टेन २८,२५० फ़ुट ऊँची है। इसका नीचे से नीचा दर्रा भी १८,००० फ़ुट ऊँचा है। यहीं पर कई विशाल हिमागार हैं। यह प्रदेश बहुत ही ऊँचा, ठंडा और उजाड़ है और तिब्बत के पठार से मिलता जुलता है। शायक और गिलगिट नदियाँ इस प्रदेश का बर्फ़ीला पानी सिन्ध नदी में ले आती हैं। सिन्ध नदी इस प्रदेश के एक भाग में १७,००० फ़ुट और दूसरे निचले भाग में ४,००० फ़ुट की ऊँचाई पर बहती है। नदी के दोनों किनारों पर कहीं कहीं दो-तीन मील ऊँची पहाड़ी दीवारें हैं।

जलवायु

ऊँचाई के कारण गरमी का सब कहीं अभाव है। ग्रीष्मकाल अत्यन्त मनोहर होता है। पर शीतकाल में विकराल जाड़ा पड़ता है। उत्तरी घाटियों और हिमाच्छादित चोटियों से ठण्डी हवा नीचे खिसक आती है और ठण्डक बढ़ा देती है। दक्षिणी घाटियों मे कुछ कम जाड़ा पड़ता है, फिर भी झीलें कुछ-कुछ जम जाती हैं। वर्षा कम होती है। वर्षा की यहाँ दो ऋतु हैं। गरमी में जून से सितम्बर तक और सरदी में दिसम्बर से अप्रैल तक पानी बरसता है। भीतर की ओर वर्षा की मात्रा और भी कम है। लेह के आस पास वर्षा और हिमपात दोनों की मात्रा

साल भर में ३ इञ्च से अधिक नहीं होती है। इसी ख़ुश्की के कारण दक्षिणी ढालों की अपेक्षा उत्तरी ढालों पर हिमरेखा अधिक ऊँचाई पर मिलती है।

बनस्पति

पहाड़ों के बीच के ढालों पर देवदार, सिन्दूर और चीड़ आदि के वन हैं। धान ७,००० फ़ुट की ऊँचाई तक उगता है। धान के सिवा मकई, कपास, तम्बाकू, ज्वार, बाजरा और दाल शीतकाल में; गेहूँ, जौ, सरसों, मटर आदि बसन्त ऋतु में होती हैं। पर काश्मीर की प्रसिद्ध उपज फल और मेवा है। सेब, नाशपाती, शहतूत, अंगूर, आड़ू, अखरोट, अनार और बादाम आदि सभी फल ख़ूब होते हैं। शहतूत की अधिकता से श्रीनगर के आस पास रेशम भी बहुत तयार किया जाता है। ढोर छोटे पर मज़बूत होते हैं। उनका रंग अक्सर काला होता है। गरमी आते ही हल जोतने वाले बैलों को छोड़ कर सभी जानवर पहाड़ों पर हाँक दिये जाते हैं। भेड़ बकरी भी बहुत हैं। भेड़ की ऊन से शाल, पट्टू आदि तरह तरह का ऊनी सामान बनता है।

काश्मीर और हिन्दुस्तान का व्यापार दिनों दिन बढ़ रहा है। हिन्दुस्तान से काश्मीर पहुँचने के लिए तीन प्रधान मार्ग हैं। सब से दक्षिणी मार्ग जम्मू और बानाहाल दर्रा से होकर; बीच का रावलपिण्डी होकर और सब से अधिक उत्तरी मार्ग हवेलियाँ और एबटाबाद होकर जाता है। काश्मीर में विलायती पक्का माल; शक्कर, नमक, चाय और तम्बाकू आदि सामान जाता है। वहाँ से ऊनी सामान, खाल और फल हिन्दुस्तान को आता है। मध्य एशिया का व्यापार भी काश्मीर के ही मार्ग से होता है। रूसी (सोने की) मुहरें, रेशम और ऊन हिन्दुस्तान को पहुँचाते हैं और सूती तथा रेशमी सामान वहाँ जाता है।

नगर

श्री नगर झेलम नदी के दोनों किनारों पर बसा है। यह नगर घाटी

के ऐसे भाग में स्थित है जहां पर पंजाब से आने वाला मार्ग उत्तर की

६३—झेलम नदी और श्रीनगर

वाले मध्य एशिया के मार्ग से मिलता है। यहाँ अक्सर

बाढ़ आ जाती है। नगर के पास ही विशाल वुलर झील है। आना जाना अधिकतर नाव के द्वारा होता है। तरकारी आदि की बिक्री भी नावों पर ही होती है। ज़मीन क़ीमती होने से झील में टट्टी बना कर मिट्टी छिड़क दी जाती है। इन्हीं चलताऊ खेतों पर ककड़ी और तरकारी भी उगा ली जाती है। कभी-कभी इन खेतों की चोरी भी हो जाती है। यह शहर बहुत पुराना है, पर कभी-कभी भूचाल आने से अधिकतर मकान लकड़ी के बने हुए हैं। पहले यहाँ शाल दुशाले बहुत बनते थे। आजकल यहाँ रेशम का एक बड़ा कारखाना भी है जिसमें बिजली से काम होता है।

जम्मू नगर बाहरी हिमालय के ढाल पर चनाब नदी की एक सहायक तावी नदी पर बसा है। काश्मीर में केवल एक यही नगर रेल का स्टेशन है। शीतकाल में महाराजा साहब यहीं रहते हैं। यहाँ से एक सुन्दर सड़क बानाहाल और इस्लामाबाद होकर श्रीनगर को गई है। इस्लामाबाद तक ही झेलम में नाव चल सकती है।

लेह नगर ११,५०० फ़ुट की ऊँचाई पर सिन्ध घाटी में बसा हुआ है। यह नगर लद्दाख की राजधानी है। यहीं से कराकोरम दर्रे में होकर चीनी तुर्किस्तान को मार्ग जाता है।

गिलगिट नगर इसी नाम की नदी पर बसा है और ऊपरी सिन्ध के आगे हिन्दूकुश के मार्ग की रखवाली करता है।

इतिहास

काश्मीर का इतिहास बहुत पुराना है। १४वीं शताब्दी से यहां मुसलमानी हमला आरम्भ हुआ। १५८६ ई० में अकबर ने इसे मुग़ल साम्राज्य में मिला लिया। मुग़ल राज्य के नष्ट होने पर काश्मीर में अफ़ग़ानों का अत्याचार रहा। पर रणजीतसिंह ने शीघ्र ही अफ़ग़ानों को मार भगाया। रणजीतसिंह के मरने पर सिक्खों और अँग्रेज़ों में युद्ध छिड़

गया। सिक्खों की पहली लड़ाई के बाद ७५ लाख रुपये में काश्मीर का राज्य महाराजा गुलाबसिंह को इस शर्त पर दिया गया कि वह दूसरी लड़ाई में सिक्खों का साथ न दे। उसके बाद तिब्बत से लद्दाख-प्रदेश

१०—लद्दाखी स्त्रियाँ अपने सादे करघे पर बहुत ही मजबूत कपड़ा बुनती हैं।

छीन लिया गया। इस समय काश्मीर में चित्राल आदि कई छोटे-छोटे भाग शामिल हैं। काश्मीर की प्रायः ६० फ़ी सदी जन-संख्या मुसलमान

है। पर शासन डोंघरे राजपूतों के हाथ में है। उत्तर-पूर्व की ओर कुछ बौद्ध लोग रहते हैं।

चम्बा

काश्मीर के पूर्व में चम्बा रियासत है जो लाहौर के कमिश्नर के अधिकार में है। यह पहाड़ी प्रदेश २,००० फ़ुट से लेकर २२,००० फ़ुट तक ऊँचा है। इसलिए केवल निचले भागों में ग्रीष्म में अधिक गरमी पड़ती है। शेष भागों की जलवायु मध्यम अथवा अत्यन्त शीत है। धान, मकई, दाल, बाजरा आदि फ़सलें काश्मीर के ही समान हैं। कुछ भागों में चाय और अफ़ीम भी होती है। यहाँ के ढोर छोटे होते हैं। भेड़ बकरी बहुत हैं। चम्बा शहर ही इस राज्य की राजधानी है। यहाँ कई सुन्दर मन्दिर हैं।

शिमला की पहाड़ी रियासतें

शिमला की पहाड़ी रियासतें एक ओर जालंधर और अम्बाला ज़िलों और दूसरी ओर देहरादून और टेहरी के बीच में स्थित हैं। यह प्रदेश अम्बाला के मैदान से आरम्भ होकर हिमालय की मध्यवर्ती श्रेणी तक फैला हुआ है। इसके पश्चिमी भाग का पानी व्यास और सतलज नदियों में जाता है। पूर्वी भाग का पानी यमुना नदी में आता है।

पन्द्रहवाँ अध्याय

नैपाल

नैपाल (क्षेत्रफल ५६,००० वर्गमील, जन-संख्या ५६,००,०००) का राज्य प्रायः ५२० मील लम्बा और १०० मील चौड़ा है। यह राज्य

७१—नैपाल का एक पहाड़ी पुल। यह पुल हिन्दुस्तान से काठमाँडू को जाते समय कुलीखाने में पड़ता है।

८० देशान्तर से ८८ पूर्वी देशान्तर और २६'२० से ३०'२२ उत्तरी

अक्षांस तक फैला हुआ है। यह राज्य उत्तर में तिब्बत, पश्चिम में कमायूं, दक्षिण में संयुक्त प्रान्त और बिहार, पूर्व में दार्जिलिंग और शिकम से घिरा हुआ है। नैपाल के धुर दक्षिण में तराई है। अधिक उत्तर में हिमालय की दक्षिणी और मध्यवर्ती श्रेणियाँ शामिल हैं। यहाँ की पर्वत-श्रेणियों को कई घाटियों ने तोड़ दिया है। पश्चिम में प्रधान नदी घाघरा है। इसी की सहायक काली नदी नैपाल राज्य को संयुक्त प्रान्त से अलग करती है। धौलागिरि घाघरा की घाटी को गंडक की घाटी से अलग करता है। गंडक नदी नैपाल के मध्य भाग में होकर बहती है। समें सात सहायक नदियों के मिलने के कारण इस नदी को सप्तगंडकी भी कहते हैं। पूर्वी नैपाल की प्रधान नदी कोसी या सप्तकोसी है। कोसी और गंडक के ही बीच में हिमालय की सब से ऊँची चोटी माउंट एवरेस्ट* स्थित है। नैपाल और शिकम की सीमा पर किंचिंचिंगा पर्वत है जो कोसी की घाटी को तिब्बत की घाटी से अलग करता है। नैपाल की घाटियाँ उपजाऊ और आबाद हैं। पर यह घाटियाँ बहुत ही तङ्ग हैं। केवल काठमांडू की घाटी २० मील लम्बी, १५ मील चौड़ी और समुद्रतल से प्रायः एक मील ऊँची है। इस प्रकार यह घाटी बहुत ही छोटे पैमाने पर काश्मीर घाटी से मिलती जुलती है।

*एवरेस्ट की चोटी पर चढ़ने का प्रयत्न कई बार किया गया। पर इसमें सफलता न मिली। अधिक उंचाई की हलकी हवा में मनुष्य शीघ्र ही थक जाता है। फिर भी कुलियों ने गत यात्रा मंडली का सामान २६,७०० फ़ुट की उंचाई पर पहुँचा दिया। इस पड़ाव से कुछ सदस्य २८,००० फ़ुट की ऊंचाई तक पहुँच गये। पर दो सदस्यों का कुछ पता न चला। वे फिसल कर चकनाचूर हो गये, अथवा घोर शीत में जम गये, अथवा काफ़ी हवा न मिलने से मर गये। दूसरे लोगों को निराश होकर लौटना पड़ा। अन्त में हवाई जहाज ने इस चोटी पर विजय प्राप्त कर ली।

जलवायु

नैपाल की तराई तथा दो तीन हज़ार फुट ऊँचे ढालों की जलवायु अच्छी नहीं है। वर्षा और गर्मी की अधिकता से यहाँ ज्वर बहुत फैलता है। वर्षा प्रायः सब कहीं अधिक है। पश्चिमी भागों की अपेक्षा पूर्वी भागों में अधिक वर्षा होती है। काठमांडू की औसत सालाना वर्षा ६० इंच है। पर ऊँचे भागों की जलवायु बड़ी अच्छी और स्वास्थ्य-कर है।

उपज

नैपाल की साधारण उपज धान है। खेती अधिकतर हाथ* से ही खोद कर होती है। कुछ-कुछ गेहूँ, जौ और जई की खेती भी होती है। जई घोड़ों को खिलाई जाती है। हिमालय के ढालों पर साल, असैना आदि उपयोगी पेड़ों के बन हैं। इसी प्रदेश में भावर घास भी होती है जो रस्सी और कागज़ बनाने के लिए काम आती है। बाँस से यहाँ तरह तरह की चीजें बनती हैं।

व्यापार

नैपाल में खेती ही प्रधान पेशा है। घरेलू काम के लिए मोटा सूती और ऊनी कपड़ा बुन लिया जाता है। नेवार लोग बरतन बनाने, लकड़ी ख़रादने और मिस्त्री का काम करते हैं। नैपाली लोग अनाज, दाल, तिलहन और (कागज़ बनाने के लिए) सबाई घास हिन्दुस्तान

---

*ऊँचे नीचे और छोटे-छोटे खेतों में बैलों की सहायता से हल जोतना सम्भव नहीं है। पर मज़बूत और मेहनती नैपाली किसान बहुत अच्छी खुदाई और गुड़ाई करते हैं।

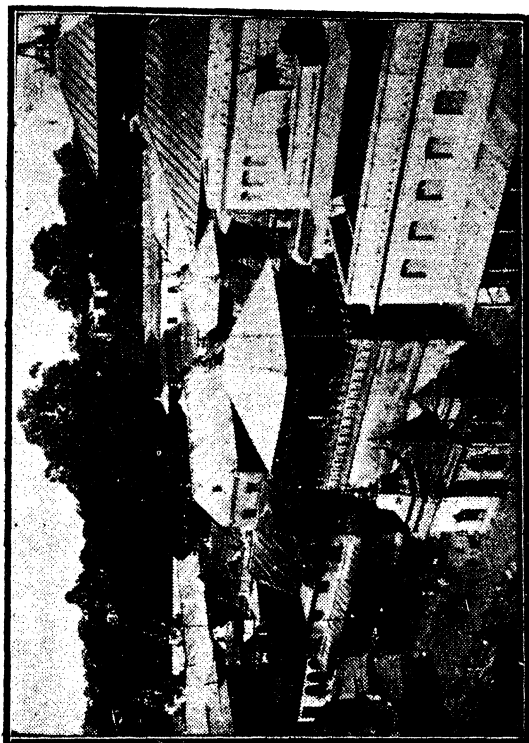
में ले आते हैं। और बदले में सूती कपड़े[1], पीतल और लोहे के बरतन, नमक और शक्कर अपने यहाँ ले जाते हैं।

नगर

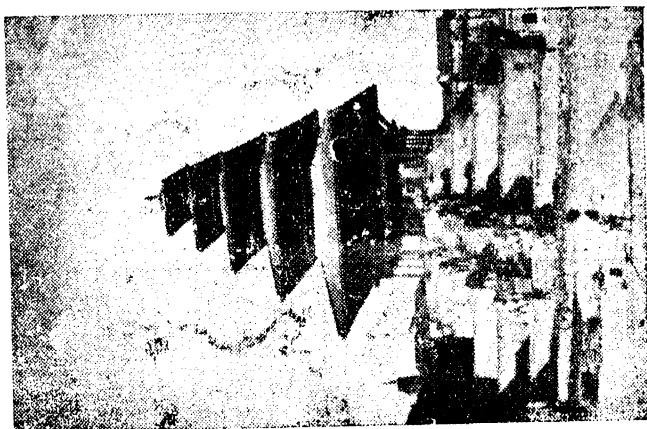
नैपाल के तीन बड़े-बड़े नगर घाटी में बसे हैं। काठमांडू शहर देश की उपजाऊ घाटी में बाग्मती (गंडक की सहायक) के किनारे बसा हुआ है। यही नगर नैपाल की वर्तमान राजधानी है। यह नगर बहुत ही साफ़ और सुन्दर है। अधिकतर मकान लकड़ी के बने होने के कारण इसका नाम काठमांडू (काष्ट-मंडप) पड़ गया। यहाँ मन्दिरों की भरमार है। जनवरी १९३४ के भूकम्प से शहर के बहुत से घर गिर गये। शिवरात्रि के अवसर पर यहाँ पशुपति जी का प्रसिद्ध मेला होता है। हिन्दुस्तान से यहाँ पहुँचने के लिए रक्सौल जाना पड़ता है। नैपाली सीमा के पास रक्सौल बंगाल नार्थ-वेस्टर्न रेलवे का अन्तिम स्टेशन है। हम गोरखपुर या पटना, मोतिहारी और सिगौली होकर रक्सौल पहुँच सकते हैं। रक्सौल के आगे २५ मील तक नैपाली रेल है। दूसरे २५ मील में मोटर चलते हैं। इसके बाद अन्तिम तीस मील पैदल तय करने पड़ते हैं। अन्तिम यात्रा में चढ़ाई बड़ी विकराल है। सरकारी सामान बिजली के तार पर भेजा जाता है। दो मील दक्षिण की ओर पुरानी राजधानी पाटन नगर है। दोनों ही नगरों में सुन्दर मन्दिर और

---

[1] आजकल नैपाल में चर्खा का प्रचार बड़े जोर से हो रहा है। सूती और ऊनी कपड़ा हाथ की कताई और बुनाई से बहुत ही सुन्दर और सस्ता मिलता है। आश्रम नदी के ठीक किनारे राजधानी से लगभग दो मील की दूरी पर बना है। यहीं लेखक ने अपनी एक यात्रा में शुद्ध ऊन की स्वेटर २) में लिया था। इस सङ्घ की शाखाएँ राज्य भर में फैलने से नैपाल कपड़े के लिए स्वावलम्बी हो जायगा।

भवन हैं। चार मील दक्षिण-पूर्व की ओर भाटगाँव है। नैपाली तराई के पश्चिमी भाग में कपिलवस्तु के भग्नावशेष हैं।

१२—पशुपतिनाथ जी का मन्दिर

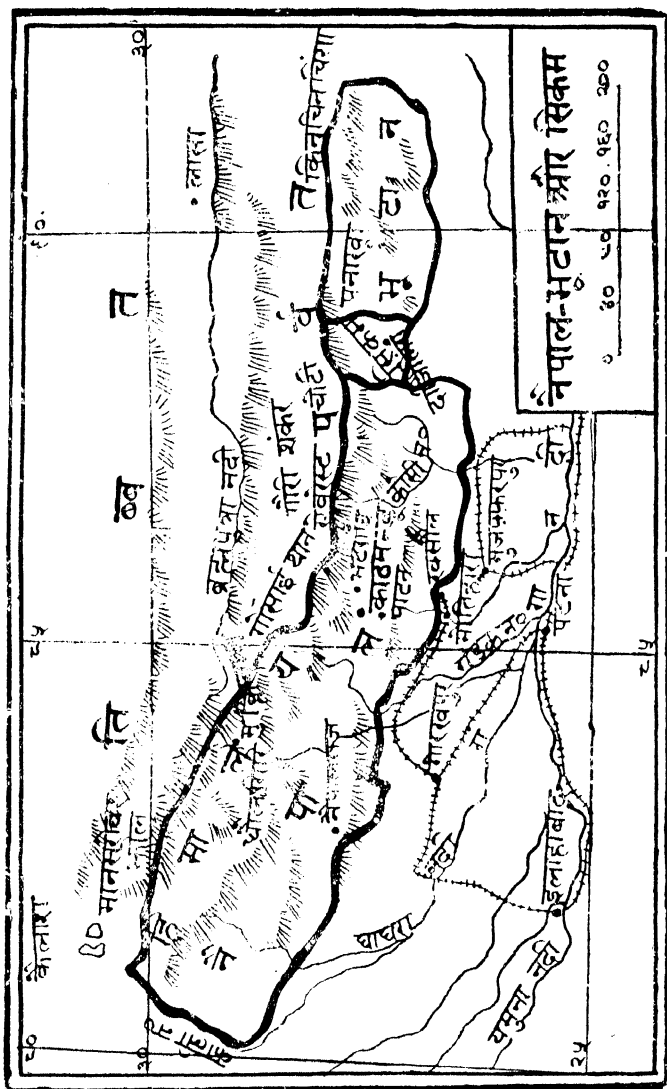
इतिहास

मुसलमानी हमला होने पर कुछ क्षत्री लोग नैपाल में जाकर बस गये। यही लोग आगे चल कर गुरखा कहलाने लगे। १८१४-१६ की

७३—द्ध भगवान का मन्दिर

७४—भाटगाँव का पाँचतल्ला मन्दिर

लड़ाई में कमायूँ और गढ़वाल-प्रान्त नैपाल से अलग कर दिये गये। पर इस लड़ाई के बाद गुरखा और अंग्रेज़ों में बराबर मित्रता बनी रही। इसी से गुरखा सिपाही भी अंग्रेज़ी फ़ौज में भरती होते रहे हैं। गुरखा लोगों की वीरता जगत्प्रसिद्ध है। नैपाली लोग प्रायः सभी हिन्दू हैं। केवल कुछ लोग बौद्ध हैं। नैपाली लोग बड़े ही स्वतन्त्रता-प्रेमी होते हैं। इसी से वे अपने यहाँ विदेशियों का आना पसन्द नहीं करते हैं और न उनके सुभीते के लिये अच्छी सड़कें बनाते हैं। नैपाल का शासन वहाँ के प्रधान मन्त्री के हाथ में रहता है।

शिकम

शिकम (क्षेत्रफल ३,००० वर्गमील, जनसंख्या ६०,०००) का राज्य नैपाल के पूर्व में स्थित है। शिकम के उत्तर-पूर्व में तिब्बत और दक्षिण में दार्जिलिंग है। तिब्बत के लोग शिकम को देजोंग (धान का प्रदेश) और शिकमवासियों को रोंगपा (घाटी में बसने वाले) कहते हैं। सब का सब शिकम हिमालय की बाहरी श्रेणी और मध्यवर्ती श्रेणी के बीच में स्थित है। दक्षिणी भाग समुद्रतल से केवल एक हज़ार से लेकर पांच हज़ार .फुट तक ऊँचा है। पर उत्तरी भाग एकदम १७ हज़ार .फुट ऊँचा हो गया है। वर्षा अधिक होती है। वार्षिक वर्षा १०० इंच से ऊपर होती है। तापक्रम उँचाई के अनुसार है। पांच हज़ार .फुट तक उष्ण-कटिबन्ध का मध्यम तापक्रम रहता है। इससे आगे कड़ाके का जाड़ा पड़ता है और पेड़ों का अभाव है। उँचाई के अनुसार वनस्पति भी भिन्न-भिन्न हैं। वैसे यहां विषुवत् रेखा और ध्रुव के बीच की सभी तरह की वनस्पति मिलती है। मकई, धान, गेहूँ और जौ यहां की प्रधान फ़सलें हैं। बगीचों में केला, नारंगी और दूसरे फल उगते हैं। ढोर, भेड़ और याक यहाँ के पालतू जानवर हैं। यहां के महाराजा के महल तुमलोंग और गंगटोक में बने हैं। पर अँग्रेज़ी रेज़ीडेन्ट गंगटोक में रहता है।

७५—नैपाल, शिकम और भूटान

भूटान

भूटान (क्षेत्रफल २०,००० वर्गमील, जनसंख्या ३,००,०००) का देश हिमालय की मध्यवर्ती श्रेणी और पूर्वी बंगाल और आसाम के बीच में स्थित है। पूर्व में ८८ देशान्तर से लेकर पश्चिम में ९२ देशान्तर तक भूटान की लम्बाई प्रायः १९० मील है। यह सब का सब देश तंग घाटियों और ऊँचे पर्वतों का प्रदेश है। आने जाने के मार्ग अत्यन्त दुर्गम हैं। यहाँ की जलवायु और उपज शिकम की-सी ही है। मकई ७,००० फुट की ऊँचाई तक होती है। धान, गेहूँ, सरसों और जौ भी उगाये जाते हैं। पर सबसे अधिक आमदनी दारचीनी से होती है। ज़ीनेदार खेतों में सिंचाई की जरूरत होती है। पर गरीब भूटानी लोग सिंचाई पर अधिक नहीं खर्च कर सकते हैं। कुछ रेशम भी तैयार किया जाता है। भूटान से लकड़ी, नारंगी, मोम और ऊन हिन्दुस्तान को आती है। विलायती कपड़ा और पान तम्बाकू वहाँ पहुँचती है।

इतिहास

भूटानी लोग अधिकतर बौद्ध हैं। ये लोग पेनलोप या शासक, पुजारी और किसान हैं। १७७२ ई० में जब भूटानी लोगों ने कूचबिहार पर हमला किया तब से उनका अँगरेज़ों से सम्बन्ध हुआ। १८६५ ई० में भूटान के साथ एक सन्धि हुई तब से भूटानी लोगों को ५,००,००० रु० वार्षिक मिलने लगे। १९१० ई० से भूटान को १ लाख रु० सालाना मिलता है। लेकिन बाहरी मामलों में उन्हें ब्रिटिश सरकार की सम्मति के अनुसार काम करना पड़ता है। शीतकाल में पुनखा यहाँ की राजधानी रहती है। ताशीसूदन गरमी में राजधानी रहती है। आने जाने के मार्ग दुर्गम हैं।

सोलहवाँ अध्याय

आसाम-प्रान्त

आसाम-प्रान्त (६३,५०० वर्ग मील, जन-संख्या ८८ लाख) हिन्दुस्तान की उत्तरी-पूर्वी सीमा पर स्थित है। इस प्रान्त के उत्तर से भूटान और हिमालय के वे दुर्गम पहाड़ी ढाल हैं जहाँ भूटिया, आका, दाकला, मीरी, अबोर और मिश्मी जातियाँ रहती हैं। इसके दक्षिण-पूर्व की पहाड़ियाँ ब्रह्मा-प्रान्त को अलग करती हैं। आसाम के पश्चिम में बंगाल का निचला प्रान्त है। इस प्रकार आसाम के केवल एक ओर मैदान और तीन ओर पहाड़ हैं।

प्राकृतिक विभाग

आसाम-प्रान्त तीन प्रधान प्राकृतिक विभागों में बँटा हुआ है :—

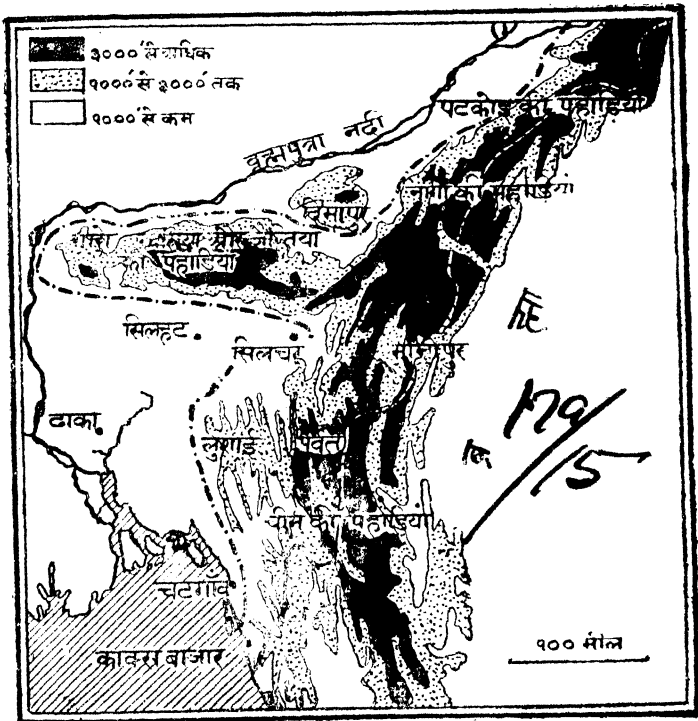
१—उत्तर में ब्रह्मपुत्र की घाटी।

२—बीच में गारो, खासी आदि पहाड़ियाँ।

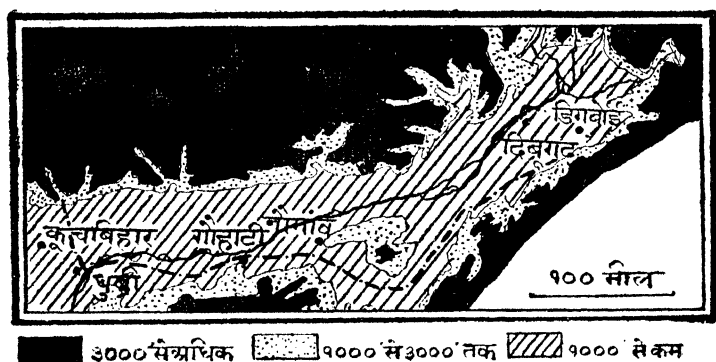
३—दक्षिण में सुरमा-घाटी।

१—आसाम प्रान्त में ब्रह्मपुत्र की घाटी

यह घाटी पूर्व में सदिया से आरम्भ होकर पश्चिम में ग्वालपाड़ा जिले के धुबरी नगर तक चली गई है। यह घाटी प्रायः ५०० मील लम्बी है। पर यह घाटी बहुत ही तङ्ग है। उत्तर में हिमालय और दक्षिण में आसाम की पहाड़ियों से घिरी हुई है। घाटी की औसत चौड़ाई केवल

५० मील है। घाटी से पहाड़ बराबर दिखाई देते रहते हैं। इसी घाटी के बीच में ब्रह्मपुत्र नदी बहती है। इस नदी में उत्तर की ओर हिमा-

७६—आसाम प्रान्त

लय से और दक्षिण में आसाम की पहाड़ियों से कई सहायक नदियाँ आ मिली हैं। ब्रह्मपुत्र के दोनों किनारों पर कई स्थानों पर जंगल से ढके हुए दलदल हैं। ब्रह्मपुत्र की अक्सर कई धाराएँ हो जाती हैं। फिर

ये धारायें मिलकर एक हो जाती हैं। पर नदी की गहराई काफ़ी है और डेल्टा से दिब्रूगढ़ तक नदी में स्टीमर चलते हैं। किनारों के पास की कछारी

७७—ब्रह्मपुत्र की घाटी

धरती बड़ी उपजाऊ है और धान की फ़सलें उगाने के काम आती हैं। धान के खेतों के ऊपर पहाड़ी ढालों पर चाय के बगीचे लगे हुए हैं।

२—आसाम की मध्यवर्ती पहाड़ियाँ

ये पहाड़ियाँ ब्रह्मपुत्र की घाटी को सुरमा-घाटी से अलग करती हैं। गारो पहाड़ी पश्चिमी सिरे पर है। कुछ चोटियों को छोड़ कर गारो की औसत ऊँचाई प्रायः २,००० फ़ुट है। यह पहाड़ी और इसकी घाटियाँ घने बनों से ढकी हुई हैं। जहाँ गारो लोगों ने बनों को जलाकर क्षणिक खेत बना लिए हैं वहीं खुले भाग हैं। गारो के पूर्व में और आसाम पर्वत-श्रेणी के मध्य भाग में खासी और जयन्तिया-पहाड़ियाँ हैं। आसाम-श्रेणी का यही सब से ऊँचा भाग है क्योंकि अधिक पूर्व में नागा पहाड़ भी नीचा है। पर खासी और जयन्तिया-पहाड़ियों का आकार पठार के समान है। इनमें अधिकतर घास के लहरदार प्रदेश हैं। बहुत

ऊँचे भागों में देवदारु के पेड़ हैं। निचले भागों में गरम और घने बन हैं। नागा पर्वत के आगे पटकोई की पहाड़ी है जो ब्रह्मकुंड के पास आसाम की पहाड़ियों को हिमालय से मिलाती है और ब्रह्मपुत्र के प्रवाह-प्रदेश को चिंडविन के प्रवाह-प्रदेश से अलग करती है।

३—सुरमा-घाटी

गारो, खासी, जयन्तिया और नागा-पहाड़ियों के दक्षिण में सुरमा-घाटी स्थित है। इस उपजाऊ और आबाद घाटी में सिलहट और कछार के ज़िले शामिल हैं। सुरमा नदी मनीपुर के उत्तर में पहाड़ों से निकलती है और ५६० मील बहकर पूर्वी बंगाल में ब्रह्मपुत्र से मिल जाती है। इस नदी के मार्ग में प्रबल वर्षा होती है जिससे उत्तर में आसाम की पहाड़ियों से और दक्षिण में लूशाई और टिपरा पहाड़ियों से निकल कर कई सहायक नदियाँ सुरमा में आ मिलती हैं। पानी काफ़ी रहने से (वर्षा में) सुरमा नदी में बादारपुर तक स्टीमर चला करते हैं। सुरमा का चौरस कछारी मैदान लगभग १२० मील लम्बा और ६० मील चौड़ा है। इसके दक्षिण-पूर्व में भी ज़मीन क्रमशः ऊँची होती जाती है और अन्त में मनीपुर और लूशाई की पहाड़ियाँ आ जाती हैं।

जलवायु

आसाम का औसत तापक्रम इन्हीं अक्षांसों में स्थित दूसरे प्रान्तों से कहीं अधिक कम रहता है। हिन्दुस्तान के दूसरे भागों में बसन्त के बाद ख़ुश्क ग्रीष्म-ऋतु आरम्भ होती है और मई के अन्त में तापक्रम अधिक से अधिक ऊँचा हो जाता है। पर आसाम में बसन्त के बाद अप्रैल मास से ही वर्षा होने लगती है। इस वर्षा और हवा में अधिक सील होने के कारण आसाम का परम तापक्रम ८३ अंश फ़ारेनहाइट से अधिक ऊँचा नहीं होता है। नमी का असर सर्दी पर भी पड़ता है। आसाम में तापक्रम प्रायः ६४ अंश फ़ारेनहाइट से कम नहीं होता है।

आसाम की नमी और बदली हिन्दुस्तान भर में मशहूर है। यहीं चेरा-पूँजी में दुनिया भर से अधिक (प्रायः ५०० इंच) वर्षा होती है। कम वर्षा वाले भागों (मनीपुर और ब्रह्मपुत्र घाटी) में भी ५० इञ्च से कम पानी नहीं बरसता है। सितम्बर के अन्त में आसाम में मानसूनी वर्षा बन्द हो जाती है और फ़रवरी तक वर्षा का प्रायः अभाव रहता है। इस प्रकार आसाम में एक छोटी शीत-ऋतु और दूसरी लम्बी वर्षा ऋतु होती है। ख़ुश्क ग्रीष्म-ऋतु का अभाव है। यहाँ सर्दी-गर्मी सभी ऋतुओं में तूफ़ान आते हैं और कभी-कभी भयानक भूचालों का भी दौरा हो जाता है।

उपज

ब्रह्मपुत्र और सुरमा की घाटियों में सब से बड़ी फ़सल धान की होती है। चावल ही यहाँ के लोगों का मुख्य भोजन है। कुछ खेतों में दाल, जूट और रेंडी भी उगाते हैं। रेंडी के बीज से तेल निकाला जाता है, पर पत्तियाँ रेशम के कीड़ों को खिलाई जाती हैं जिनसे अंडी या रेंडी का मोटा और मज़बूत रेशम तैयार किया जाता है।

पहाड़ियों पर चावल के अतिरिक्त आलू और कपास की भी खेती होती है। पर अधिकतर पहाड़ी लोगों में झूम की खेती की चाल है। झूम की खेती इस प्रकार होती है :—किसी पहाड़ी ढाल का बन काटकर साफ़ कर लिया जाता है। पेड़ जला दिये जाते हैं। इसी राखवाली धरती में चावल, कपास आदि के बीज बो दिए जाते हैं। कुछ वर्षों के बाद फ़सलें कमज़ोर होने लगती हैं। तब पहाड़ी लोग दूसरी जगह जाकर इसी तरह की खेती करते हैं। पहाड़ी ढालों और कुछ मैदानों में चाय बहुत है। आसामी लोग मज़दूरी करना पसन्द नहीं करते हैं। इस-लिये चाय के बग़ीचों में काम करने के लिए गोरे पूँजीपतियों ने दूसरे-दूसरे सूबों से मज़दूर मँगाये हैं। सिलहट के पास पहाड़ी ढालों पर नारंगियों के सुन्दर पेड़ हैं जहाँ से हर साल प्रायः एक लाख मन स्वादिष्ट नारंगियाँ दिसावर को भेजी जाती हैं। बनों की लकड़ी नाव और

। घर बनाने के काम आती है। लाख बाहर भेज दी जाती है। आसाम के बनों में जंगली हाथी भी बहुत हैं। जिन मुहालों में हाथी मिलते हैं उनका हर साल सरकारी नीलाम होता है। इसके सिवा हर नये पकड़े गये हाथी पर सरकार को १००) रु० मिलता है।

खनिज

कोयला, पत्थर और मिट्टी का तेल आसाम की मुख्य खनिज हैं। खनिज का प्रधान केन्द्र उत्तरी-पूर्वी आसाम में (नागा पहाड़ के पास) दिगबोई नगर है। यह नगर एक रेल-द्वारा आसाम बंगाल-रेलवे और दिब्रूगढ़ से जुड़ा हुआ है। दिब्रूगढ़ तक ब्रह्मपुत्र में स्टीमर आ सकते हैं। आसाम के तेल में रोशनी देने वाला हलका भाग कम होता है। मोमबत्ती का मोम अधिक होता है।

नगर और मार्ग

आसाम में जल और स्थल-मार्गों की सुगमता है। उत्तरी-पूर्वी आसाम के व्यापार (चाय) के सुभीते के लिए आसाम-बंगाल-रेलवे खोली गई है। यह रेलवे **चिटगाँव** बन्दरगाह से आरम्भ होती है और बीच की पहाड़ियों को पार करती हुई उत्तर-पूर्व में दिब्रूगढ़-सदिया रेलवे से मिल गई है। लुम्बडिंग जंकशन से कुछ ऊपर दीमापुर या मनीपुर रोड से (बैलगाड़ी की) एक सड़क **कोहिमा** होती हुई मनीपुर-राज्य की राजधानी इम्फाल को गई है। लुम्बडिंग जंकशन से एक शाखा **गौहाटी** शहर को गई है। विशाल ब्रह्मपुत्र के बायें किनारे पर गौहाटी शहर की स्थिति बड़ी रमणीक है। इसके दूसरे किनारे पर ईस्टर्न बंगाल-रेलवे का अन्तिम स्टेशन (आमिनगाँव) है। दोनों के बीच में स्टीमर चला करते हैं। नदी के बीच में एक सुन्दर द्वीप है जहाँ हरे के पेड़ों से घिरा हुआ एक प्राचीन मन्दिर है। गौहाटी शहर से एक मोटर-सड़क शीलांग को जाती है। प्रथम १६ मील में चढ़ाव

बिलकुल नहीं मालूम पड़ता है, पर बाद को चढ़ाव-उतार के कारण मोटर को भी देरी लगती है और ६४ मील की यात्रा में ६ घंटे लग जाते हैं। शीलांग प्रायः ६,००० फुट की ऊँचाई पर बसा होने से गरमियों में भी ठंडा रहता है। यही शहर आसाम-प्रान्त की राजधानी है। यहीं से एक सड़क चेरापूंजी को गई है जहाँ वर्षा की अधिकता से

७८—शीलांग का एक साधारण दृश्य

नालों में पथरीली तलों को छोड़कर मिट्टी का नाम भी नहीं बचा है। चेरापूंजी की सफ़ेद सपाट पहाड़ियों की दूसरी ओर सिलहट जाने के लिए रास्ता है। इस प्रकार सुरमा और ब्रह्मपुत्र-घाटी एक दूसरे से मिली हुई हैं।

लोग

आसाम के अधिकांश लोग गाँवों में बसते हैं। शीलांग, गौहाटी, दिब्रूगढ़ और सिलहट ही चार ऐसे नगर हैं जिनकी आबादी १० हज़ार

से ऊपर है। गाँवों की अधिकता होने का कारण यह है कि यहाँ ८० फ़ी सदी लोग खेती के पेशे में लगे हुए हैं।

रेशमी और सूती कपड़े का काम भी घर पर ही होता है, बड़े-बड़े कारखानों में नहीं होता है। आसाम के प्रायः प्रत्येक घर में स्त्रियाँ कपड़ा बुनना जानती हैं। पर वे सूत कातना नहीं जानती हैं। इसलिए सूत विलायत से आता है। केवल पहाड़ी गाँवों में बुनने के साथ-साथ कातने का भी काम घर पर ही होता है। नाव बनाने, शीतलपाटी और चटाई बुनने और जेवर आदि का काम करने में भी अधिक लोग लगे हुए हैं। शीतलपाटी बुनने का काम अधिकतर सिलहट में ही होता है। चाय के बगीचों में काम करने वाले छः सात लाख कुली बाहर से आये हैं। आसाम का पुराना नाम कामरुप है। यहाँ बहुत ही प्राचीन समय से हिन्दू-सभ्यता का प्रचार हुआ। अहोमवंशी राजाओं का सङ्गठन इतना जबरदस्त था कि मुसलमान हमला करने वालों को भगाने में वे सदा सफल रहे। अन्त में उनमें आपस में फूट फैली। एक दल ने १७९२ ई० में ईस्ट इंडिया कम्पनी से मदद ली। दूसरे वर्ष यह फ़ौज तो सर जान शोर साहब ने बुला ली, पर १८१७ में बहुत सा रुपया देकर ब्रह्मी (ब्रह्मा के लोग) बुलाये गये। इन लोगों के बर्ताव से आसाम के राजा को सन्तोष न हुआ। उधर ब्रह्मा और ईस्ट इण्डिया कम्पनी में भी खटपट हो गई। इसलिए १८२६ ई० से आसाम ब्रिटिश-राज्य में आ गया। बंग-विच्छेद के समय १९०२ में यह प्रान्त पूर्वी बंगाल में मिला दिया गया। पर १९१२ में फिर अलग कर दिया गया। १९१९ के सुधारों के बाद यहाँ भी गवर्नर नियुक्त होने लगा। इस समय यहाँ आधे से अधिक लोग हिन्दू हैं। १/४ मुसलमान हैं। शेष प्रेतपूजक हैं। आसामी भाषा बंगाली से मिलती-जुलती है। ये दोनों भाषाएँ प्रायः सघन मैदान में ही बोली जाती हैं। ४४ फ़ी सदी लोग बंगाली बोलते हैं। २२ फ़ी सदी लोग आसामी बोलते हैं। पर पहाड़ी भागों में गारो, खासी आदि कई पहाड़ी भाषाएँ हैं। बड़े शहरों में कुछ लोग हिन्दी भी बोलते हैं।

मनीपुर या मणिपुर (८,४५६ वर्गमील, जनसंख्या प्रायः ४ लाख) राज्य चारों तरफ़ से ऊँचे-ऊँचे पहाड़ों से घिरा हुआ है। बीच में ५० मील लम्बी और २० मील चौड़ी सघन घाटी है। समुद्रतल से दो तीन हज़ार फ़ुट ऊँची होने के कारण यहाँ की जलवायु उत्तम है। आसाम की तरह यहाँ भी जंगली हाथी पाये जाते हैं। टट्टू और गाय बैल आदि यहाँ के पालतू जानवर छोटे पर सुन्दर और सुदृढ़ होते हैं। इम्फ़ाल यहाँ की राजधानी है। यहाँ के ६० फ़ी सदी निवासी हिन्दू हैं। लगभग १०,००० मुसलमान भी बसते हैं। पुरुष खेती करते हैं और स्त्रियाँ लेन-देन और व्यापार का काम करती हैं।

खासी, जयन्तिया आदि छोटी-छोटी रियासतें आसाम में कई (प्रायः २०) हैं।

सत्रहवाँ अध्याय

बंगाल-प्रान्त

बंगाल-प्रान्त (८०,२७७ वर्गमील, जनसंख्या ४ करोड़ ६० लाख) उत्तर में शिकम और भूटान, पूर्व में आसाम और ब्रह्मा, पश्चिम में विहार-उड़ीसा और दक्षिण में बंगाल की खाड़ी से घिरा हुआ है। कर्करेखा इस प्रान्त को दो विषम भागों में विभाजित करती है। छोटा और आयताकार भाग इस रेखा के दक्षिण में रह जाता है। बड़ा त्रिभुजाकार भाग इस रेखा के ऊपर स्थित है। बंगाल प्रान्त का सब से बड़ा भाग गंगा और ब्रह्मपुत्र की निचली घाटियों और डेल्टा से बना हुआ है। इस प्रदेश की प्रायः सभी भूमि नदियों की लाई हुई बारीक कछारी मिट्टी या काँप की बनी है। दक्षिणी भाग नदियों की असंख्य धाराओं से कटा फटा है। उत्तर में दार्जिलिंग का जिला हिमालय के दक्षिणी ढाल पर स्थित है। इसके नीचे जलपाईगुड़ी के जिले में तराई का प्रदेश है। प्रान्त के दक्षिण-पूर्व चिटगाँव और त्रिपुरा में भी पहाड़ियाँ हैं। पश्चिम की ओर मिदनापुर, बर्दवान, बीरभूमि और बाँकुड़ा जिलों के पश्चिमी भाग छोटा नागपुर पठार के ही रूपान्तर हैं। इस प्रकार प्रान्त का सब से बड़ा भाग (प्रायः सब का सब) बहुत ही नीचा और उपजाऊ है। हजारों वर्ग-

मील में पहाड़ या पत्थर का नाम नहीं है। फिर भी प्रान्त निम्न प्राकृतिक भागों में बाँटा जा सकता है:—

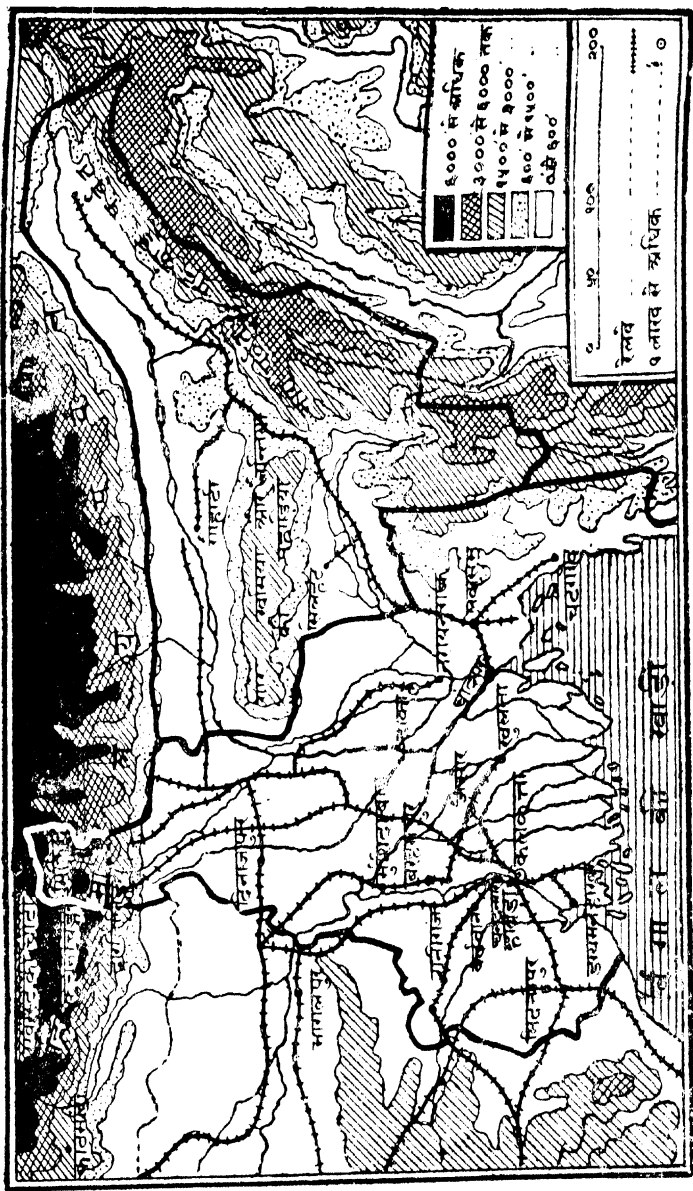
७९—गोवालंडो—स्टीमर-घाट और गाँव

१—उत्तरी बंगाल

यह भाग वास्तव में गंगा और ब्रह्मपुत्र का द्वाबा है। हिमालय से

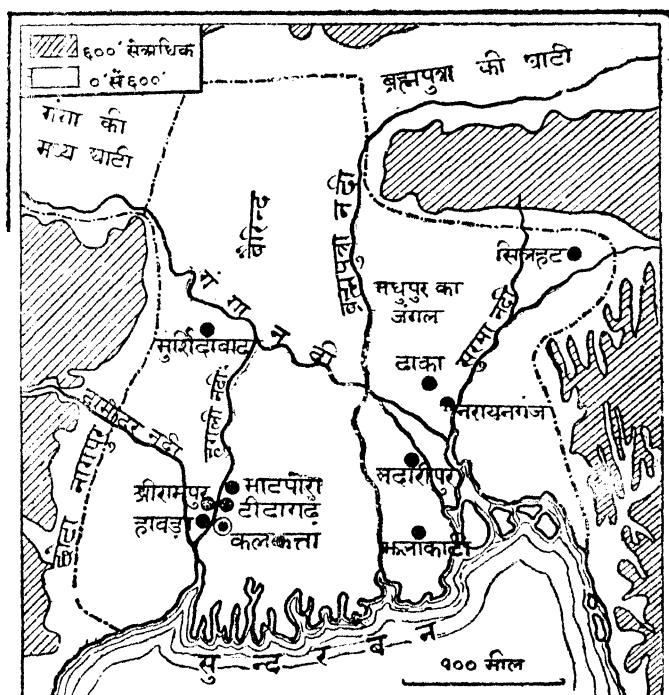
निकलने वाली अनेक छोटी-छोटी नदियाँ इस प्रदेश में बहकर गंगा में जाती हैं। वर्षा ऋतु में यही छोटी नदियाँ फैलकर भयानक रूप धारण कर लेती हैं। बाढ़ के दिनों में वे अक्सर अपने मार्ग बदल कर अनेक

८०—दार्जिलिंग का बोटैनिकल गार्डेन

गाँवों को काट डालती हैं। साधारण बाढ़ में भी बहुत से गाँव छोटे-छोटे द्वीप बन जाते हैं। खुश्क ऋतु में इन नदियों में बहुत ही कम पानी

८१—बंगाल और आसाम के दो त्रिभुजाकार नक़शों को एक साथ रखने से एक विषम चतुर्भुज बन जाता है।

रहता है। अधिकांश प्रदेश में धान और पाट (जूट) होता है। कुछ भागों (बेरिन्द) में जंगल और झाड़ियाँ हैं।

२—पुराना डेल्टा

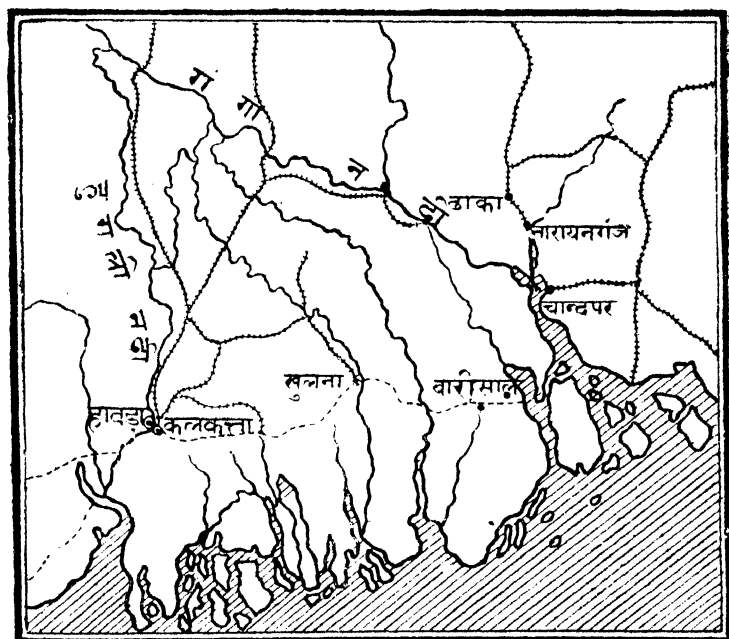
इस प्रदेश में मध्यवर्ती और पश्चिमी बंगाल शामिल है। गत चार पाँच सदियों में काँप के लगातार जमा होने से इधर की ज़मीन कुछ

८२—गंगा का डेल्टा

ऊँची हो गई, इससे गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों का विशाल डेल्टा धीरे

धीरे पश्चिम से पूर्व की ओर मुड़ गया है। गंगा का पानी जिन धाराओं द्वारा मध्य बंगाल में होकर समुद्र में पहुँचता था उनमें गंगा का पानी आना बन्द हो गया अथवा बहुत ही थोड़ा आने लगा*। इसलिये वे पुरानी धाराएँ प्रायः नष्ट हो गईं। उनके स्थान पर बड़े बड़े दलदल या झीलें बन गईं। इन दलदलों का बहुत सा प्रदेश सुखा लिया गया और धान उगाने के काम आने लगा। धुर दक्षिण में समुद्र-तट से प्रायः तीस चालीस मील भीतर की ओर तक अब भी दलदल से भरा हुआ बन है। इस बन में सुन्दरी नाम के पेड़ों की अधिकता है। इसीलिए वह सुन्दर बन कहलाता है। इस दलदली बन में असंख्य छोटी छोटी धाराएँ हैं। पर उनके किनारों की ऊँचाई एक हाथ से भी कम है। इसलिए जब समुद्र से (प्रायः दो तीन गज़) ऊँचा ज्वार आता है तब यह प्रदेश समुद्र-जल से डूब जाता है। इस समय सुन्दर-बन की धाराओं में विशाल मगर रहते हैं। ख़ुश्क भागों में जंगली सुअर, हिरण और चीते रहते हैं। पर पहले (जब यह भाग कुछ अधिक ऊँचा था) यहाँ ख़ूब खेती होती थी और मनुष्य रहते थे। इस सारे डेल्टा में पक्के मकानों, तालाबों, मन्दिरों, मसजिदों और महलों के भग्नावशेष मिलते हैं। सत गुम्बज नाम का यहाँ एक विशाल भवन था। इस भवन में ७७ गुम्बज थे। इसके चारों ओर महराबदार २६ दरवाजे थे। भीतर की ओर प्रायः ४५ गज़ लम्बा और ३२ गज़ चौड़ा कमरा था। अनुमान किया जाता है कि जब से गंगा ने पूर्व की ओर ब्रह्मपुत्र के संगम के लिए मुड़ना आरम्भ किया तभी से यह प्रदेश नीचे दब गया। सम्भव है कि आगे चल कर फिर यह प्रदेश पहले की तरह उन्नत हो जावे।

डेल्टा के पश्चिम में दामोदर आदि नदियाँ छोटा नागपुर-पठार से पानी लाती हैं। पठार की ओर भूमि क्रमशः ऊँची होती जाती है। पर ज़मीन कड़ी और वीरान है। इसमें काँटेदार झाड़ियाँ अधिक हैं। बंगाल

* दूसरे कारणों के लिए जिओलोजी ऑफ़ इण्डिया (Geology of India) देखो।

के पश्चिमी भाग में ही छोटानागपुर-पठार का सिरा है। इसी सिरे पर रानीगंज, आसनसोल और झरिया में पश्चिमी बंगाल की लोहे और

८३—गंगा का डेल्टा

कोयले की प्रसिद्ध खानें हैं। भारतवर्ष का प्रायः ९० फ़ी सदी कोयला इन्हीं खानों से आता है।

३—पूर्वी डेल्टा और सुरमा घाटी

इस ओर विशाल नदियाँ अपनी काँप लाकर तेज़ी से डेल्टा बनाने का काम कर रही हैं। बाढ़ के दिनों में इस प्रदेश के गाँव छोटे-छोटे द्वीप

बन जाते हैं। बिना नाव की सहायता के एक गाँव से दूसरे गाँव को जाना असम्भव हो जाता है। इसलिए इस प्रदेश में गाड़ियों की जगह नाव[1] बहुत चलती हैं। बाढ़ के दिनों में इधर के लोग एक गाँव से दूसरे गाँव को और कभी-कभी अपने घर से दूसरे घर को नाव पर जाते हैं। पर बाढ़ कम होने पर हर साल इस प्रदेश में बारीक और उपजाऊ कीच की नई तह बिछ जाती है। इसी से यहाँ धान और पाट (जूट) बहुत होता है।

गंगा और ब्रह्मपुत्र के संगम से उत्तर और पूर्व को ओर मधुपुर के टीले घास और बन से ढके हैं। मधुपुर का बन समुद्र-तल से केवल ८० फुट ऊँचा है। पर वह गंगा को और अधिक आगे पूर्व की ओर मुड़ने से रोकता है। इसके पूर्व में सुरमा की उपजाऊ घाटी है जो वास्तव में नवीन डेल्टा का अंग है।

जलवायु

कर्क-रेखा बंगाल प्रान्त को दो भागों में बाँटती है। पर उत्तरी भाग की जलवायु शीतोष्ण कटिबन्ध की-सी नहीं है। दार्जिलिंग के पहाड़ी जिले को छोड़ कर समस्त बंगाल में उष्ण कटिबन्ध की जलवायु पाई जाती है। यह प्रान्त मौसमी हवाओं के रास्ते में स्थित है। इसलिए यहां वर्षा खूब होती है। सब कहीं ५० इञ्च के ऊपर ही वर्षा होती है। वर्षा की मात्रा पश्चिम से पूर्व की ओर बढ़ती जाती है। इस प्रकार सिलहट जिले में १५० इञ्च वर्षा होती है। कभी कभी बंगाल की खाड़ी के चक्रवात यहां आ जाते हैं और निचले भागों में बहुत क्षति पहुँचाते है। बंगाल प्रान्त समुद्र के पास है। यहां वर्षा अधिक होती है। हिमा-

१ प्राचीन इतिहास (रघु दिग्विजय) में इस बात का उल्लेख है कि वंगदेश (बंगाल) के सिपाही नावों पर चढ़कर लड़ा करते थे।

लय और पठार आदि दूसरे भागों का बहुत सा जल इस प्रान्त में होकर समुद्र में पहुँचता है। इन कारणों से बंगाल की हवा आर्द्र (नम) रहती है। आर्द्र (नम) हवा स्वास्थ्य के लिये अच्छी नहीं होती है, पर वह ताप-क्रम में कोई भारी अन्तर नहीं पड़ने देती है। यही कारण है कि बंगाल में शीतकाल में भी मामूली गरमी रहती है। औसत ताप-क्रम ६० अंश फारेनहाइट से अधिक ही रहता है। कलकत्ते में रहने वालों को शीतकाल में आग तापने या अधिक गरम कपड़ों की जरूरत नहीं होती है। गरमी की ऋतु में यहां विकराल गरमी भी नहीं पड़ने पाती है। बंगाल के प्रत्येक भाग में ग्रीष्म का औसत ताप-क्रम ८६ अंश फारेनहाइट से कम ही रहता है। दार्जिलिंग का ताप-क्रम उँचाई के कारण प्रान्त भर में कम रहता है। एक शब्द में बंगाल की जलवायु उष्णार्द्र[1] कही जा सकती है।

उपज

उष्णार्द्र जलवायु और उपजाऊ भूमि होने के कारण बंगाल-प्रान्त सदा हरा भरा रहता है। वर्षा के बाद समतल मैदान हरियाली का समुद्र बन जाता है। जहां तक दृष्टि पहुँचती है वहां तक धान या पाट के खेत लहलहाते नजर आते हैं। थोड़ी थोड़ी दूर पर केला, कटहल, आम, सुपारी आदि के बगीचों के बीच में बसे हुए गांव द्वीप के समान दिखाई देते हैं। तालाबों और दलदलों में भी कमल आदि के पौधे रहते हैं। ग्रीष्म ऋतु में जब दूसरे प्रान्त झुलसने लगते हैं और उनमें धूल उड़ने लगती है उन दिनों में भी बङ्गाल प्रान्त में हरियाली का सर्वथा अभाव नहीं होता है।

मनुष्य

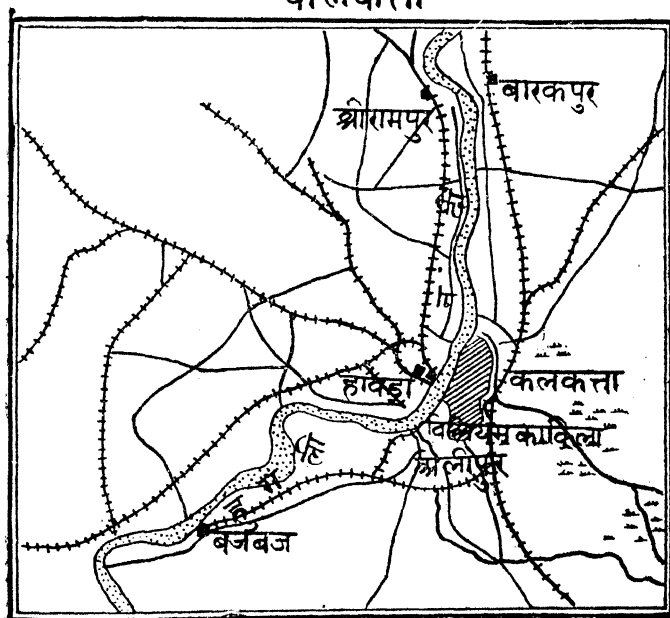
उपजाऊ होने के कारण यह प्रान्त बहुत ही घना बसा है। प्रति

1. Hot and moist.

वर्ग मील में प्रायः ६०० मनुष्य रहते हैं। इस प्रान्त के रहने वालों में प्रायः ५३ फ़ी सदी सुन्नी मुसलमान हैं। ये लोग अधिकतर पूर्वी बंगाल में रहते हैं। प्रायः ४५ फ़ी सदी निवासी हिन्दू हैं। शेष दो फ़ी सदी मूल निवासी और ईसाई आदि हैं। इस प्रान्त में ६५ फ़ी सदी लोगों की भाषा बंगाली है। लगभग ४ फ़ी सदी लोग हिन्दी बोलते हैं। शेष १ फ़ी सदी में दक्षिण-पश्चिम की ओर उड़िया भाषा और दार्जिलिंग की ओर नैपाली बोलने वाले हैं। इस प्रान्त के अधिकतर लोग धान या पाट की खेती में लगे हुए हैं। उन्हें अपने खेतों के पास अलग घरों में या छोटे छोटे गांवों में रहना पड़ता है। इसलिए बंगाल में प्रायः ६३ फ़ी सदी लोग गाँवों में रहते हैं। शेष ७ फ़ी सदी लोग शहरों में रहते हैं। इसीलिए ५०,००० से अधिक की जन-संख्या वाले शहर बंगाल में केवल सात हैं। कुछ शहर पुराने हैं। ये शहर या तो किसी समय में राजधानी थे या अब उनमें हाट (बाज़ार) लगता है। पर इस तरह के शहर प्रायः घट रहे हैं। नये कारबार और व्यापार वाले शहर धान या जूट की मिलों के पास बढ़ गये हैं।

कलकत्ता

यह शहर (जन-संख्या प्रायः १२ लाख) हिन्दुस्तान भर में सब से बड़ा है। पर अब से प्रायः ढाई सौ वर्ष पहले यह एक बहुत ही छोटा गाँव था। १६८६ ई० में (जब हिन्दुस्तान में अंग्रेज़ी राज्य न था और अंग्रेज़ लोग हिन्दुस्तानी प्रजा की हैसियत से रहते थे) अंग्रेज़ी सौदागरों ने मरहठों के डर से यहीं बसने में अपनी ख़ैरियत समझी। यह नगर समुद्र से प्रायः ७० मील ऊपर हुगली नदी के बायें किनारे पर स्थित है। हुगली नदी गंगा की सब से बड़ी और सब से अधिक पश्चिमी शाखा है, यह गहरी इतनी है कि बड़े से बड़े जहाज़ यहाँ तक आ सकते हैं। इस विशाल और गहरी नदी को पार कर के कलकत्ते पर चढ़ाई करना मरहठा लोगों के लिए आसान न था। १७५६-१७५७ की साज़िश के बाद जब

अंग्रेज़ लोग इस नगर और आस पास के प्रदेश के मालिक बन गये तब उन्होंने वहाँ फ़ोर्ट विलियम नामी क़िला बनवाया। १७७२ ई० में कलकत्ता शहर बंगाल की राजधानी बना। फिर जैसे जैसे हिन्दुस्तान में अंग्रेजी राज्य बढ़ा वैसे वैसे कलकत्ते की भी वृद्धि हुई। यहाँ विश्व-

८४—इस नक़शे के स्केल में १ इञ्च १६ मील के बराबर है

विद्यालय, हाईकोर्ट आदि तरह तरह की आलीशान इमारतें बनीं। १९१२ ई० से हिन्दुस्तान की राजधानी दिल्ली हो गई। पर इससे कलकत्ते के कारबार और व्यापारिक महत्व में कोई अन्तर न पड़ा।

कलकत्ता न केवल हिन्दुस्तान का वरन् एशिया का सब से बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। इस शहर के पीछे उत्तरी-पश्चिमी सीमा-प्रान्त और आसाम की पहाड़ियों के सिरे तक प्रायः समतल, सघन और उपजाऊ देश है। इस प्रदेश में सस्ते दामों में आसानी से रेलें, सड़कें और नहरें बनाई जा सकती हैं। गंगा के डेल्टा और मध्यघाटी की असंख्य नदियाँ स्वाभाविक जलमार्ग बनाती हैं। इसलिए गंगा की घनी घाटी की अपार उपज कलकत्ता से ही दिसावर को जाती है। भिन्न भिन्न विदेशों से आने वाला पक्का माल भी कलकत्ते में ही उतारा जाता है और फिर यहाँ से गंगा की घाटी में वितरण होता है। कलकत्ते का बन्दरगाह हुगली के किनारे किनारे पाँच मील तक फैला हुआ है। किदरपुर में डाक (या जहाज़ी घाट) हैं। यहाँ तक समुद्र से जहाज़ बराबर आया जाया करते हैं। पर हुगली नदी में काँप लगातार जमा होती रहती है। इसलिए नदी को सदा साफ़ रखना पड़ता है। जहाज़ को लाने और ले जाने के लिए शिक्षित और अनुभवी मल्लाह भेजे जाते हैं। इसमें व्यापारिक दृष्टि से असुविधा अवश्य है। पर सैनिक दृष्टि से लाभ यह है कि यदि कोई विदेशी दुश्मन अपने जहाज़ों से कलकत्ते पर हमला करना चाहे तो उसके जहाज़ बीच में ही हुगली की तली से टकरा कर नष्ट हो जावें।*

व्यापार के अतिरिक्त कलकत्ते में कारबार की भी सुविधा है। इसके आसपास बहुत सा पाट (जूट) और चावल होता है। पास में रानीगञ्ज से लोहा और कोयला मिल जाता है। पृष्ठ-प्रदेश में घनी आबादी होने से असंख्य सस्ते मज़दूर मिल जाते हैं। इसीलिए कलकत्ते में हुगली के किनारे किनारे मीलों तक बड़े बड़े कारख़ाने हैं जिनमें बोरियाँ, बोरी का कपड़ा, रस्सी, सूती कपड़ा, काग़ज़, मशीनें आदि चीजें तयार होती

* बड़ी लड़ाई के दिनों में जर्मनी के एमडन नामी जंगी जहाज़ ने मद्रास पर गोलाबारी की। पर कलकत्ता सुरक्षित रहा।

हैं। पास ही अलीपुर और काशीपुर में बन्दूकों का कारख़ाना है। हुगली के दाहिने किनारे पर हावड़ा शहर है। यह रेलों का अन्तिम

८५—दार्जिलिंग की पहाड़ी रेलवे का एक मोड़

स्टेशन है। यहाँ भी कई तरह के कारख़ाने हैं। दोनों शहरों के बीच में लकड़ी का पुल है जो जहाज़ आने के समय अलग कर लिया जाता है और

फिर जोड़ दिया जाता है। हुगली के ही किनारे पर भाटपाड़ा, टीटागढ़ और श्रीरामपुर में जूट की मिलें हैं। टीटागढ़ में काग़ज भी बनता है।

८६—दार्जिलिंग के मार्ग में पहाड़ी रेलवे का एक विचित्र दृश्य

ढाका पूर्वी बंगाल का सबसे बड़ा शहर ब्रह्मपुत्र की बूढ़ी गंगा नाम की शाखा पर बसा है। यह नगर सदियों तक अपनी अनोखी मलमल के

लिए मशहूर रहा। इस समय भी यह शहर पूर्वी बंगाल की उपज का केन्द्र है। पूर्वी बंगाल में ही झालकाटी शहर सुपारी के लिए और सिलहट शीतलपाटी और नारंगी के लिए मशहूर है।

चिटगाँव

समुद्र से १२ मील ऊपर कर्णफुली नदी पर एक उत्तम बन्दरगाह है। यहां से आसाम की चाय और जूट दिसावर को जाता है।

पश्चिमी बंगाल में रानीगंज और आसनसोल कोयले की खानों और रेलों के केन्द्र के लिए प्रसिद्ध हैं।

दार्जिलिंग

यह शहर समुद्र-तल से प्रायः ८,००० फुट की ऊंचाई पर पहाड़ी लाइन का अन्तिम स्टेशन और बंगाल प्रान्त की ग्रीष्म ऋतु की राजधानी है। यहाँ से हिमालय की सर्वोच्च चोटियों का उत्तम दृश्य दिखाई देता है। निचले ढालों पर चाय के बगीचे हैं।

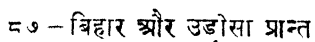
अठारहवाँ अध्याय

बिहार-उड़ीसा*

बिहार-उड़ीसा (प्रायः १,१२,००० वर्गमील, जनसंख्या ४ करोड़ २३ हजार) प्रान्त उत्तर में हिमालय से लेकर दक्षिण में बंगाल की खाड़ी तक चला गया है। यह प्रान्त† सन् १९१२ ई० में बनाया गया। इस प्रान्त के उत्तरी भाग में बिहार अथवा गंगा की मध्य घाटी, बीच में छोटा नागपुर का पटार और दक्षिण में उड़ीसा अर्थात् महानदी का डेल्टा शामिल है। इसके उत्तर में नैपाल राज्य और उत्तरी-पूर्वी सिरे पर दार्जिलिंग ज़िला है। इसके पश्चिम में संयुक्त प्रान्त और मध्य प्रान्त, पूर्व में बंगाल और दक्षिण में बंगाल की खाड़ी और मद्रास प्रान्त का उत्तरी-पूर्वी सिरा है।

*अब उड़ीसा एक अलग प्रान्त बन गया है।

† अँग्रेज़ी प्रान्तीय विभागों में यह प्रांत सब से नया है। पर भारत-वर्ष के प्राचीन से प्राचीन इतिहास में इस प्रांत का उल्लेख है। सीता जी के पिता राजा जनक का मिथिला राज्य यहीं था। श्रीकृष्ण जी के विरोधी जरासन्ध का मगध देश यहीं था। महात्मा बुद्ध के बाद सम्राट अशोक के शासन-काल में इस प्रांत भर में बौद्ध संघ या "विहार" स्थापित हो गये। शायद इसी से आगे चल कर इस प्रांत का नाम बिहार पड़ गया।

८७ – बिहार और उड़ीसा प्रान्त

बिहार का प्रदेश गंगा और गंगा की सहायक नदियों के द्वारा लाई हुई बारीक मिट्टी (काँप) से बना है। केवल दक्षिणी बिहार में कुछ पठार हैं। छपरा जिले के पास गंगा नदी संयुक्त प्रान्त से बिहार प्रान्त में प्रवेश करती है। बिहार के उपजाऊ और कछारी मैदान को दो भागों में बाँटती हुई गंगा नदी पूर्व की ओर बहती है। बिहार प्रान्त छोड़ते समय राजमहल की पहाड़ियों ने पूर्व की ओर बढ़ कर गंगा को दक्षिण-पूर्व की ओर मोड़ दिया है। बिहार का कछारी मैदान सब कहीं समुद्र-तल से ३०० फ़ुट से कम ही नीचा है। इतना नीचा होने पर भी इसका ढाल गंगा के उत्तर में दक्षिण-पूर्व की ओर और गंगा के दक्षिण में उत्तर-पूर्व की ओर है। इसीलिए न केवल हिमालय का वरन् दक्षिणी पठार का पानी भी गंगा नदी में बह आता है। आरम्भ में छपरा के पास घाघरा या सरयू नदी गंगा में उत्तरी किनारे पर मिलती है। इस संगम से कुछ और आगे दानापुर के पास सोन नदी मध्य भारत का पानी गंगा (दक्षिणी किनारे पर) में मिला देती है। कुछ ही मील और आगे गंडक नदी हिमालय का जल गंगा में छोड़ देती है। इसके बाद मुंगेर के नीचे बूढ़ी गंडक और बाघमती हिमालय से चल कर गंगा में मिलती हैं। भागलपुर के नीचे हिमालय की कोसी नदी गंगा में मिलती है। इस प्रकार बिहार प्रान्त थोड़ी-थोड़ी दूर पर नदियों से गुँथा हुआ है। लेकिन (दक्षिणी सिरे को छोड़ कर) इस विशाल उपजाऊ मैदान में पत्थर या पहाड़ का नाम नहीं है।

जलवायु

बिहार प्रान्त में संयुक्त प्रान्त की अपेक्षा अधिक पानी बरसता है। पर बंगाल के मुक़ाबिले में यहाँ कम वर्षा होती है। साल भर में औसत से प्रायः ६० इंच पानी बरसता है। पर हिमालय के पास उत्तरी भाग में ७० इञ्च और कभी कभी ८० इञ्च तक पानी बरस जाता है। दक्षिणी भाग में गया जिले के आस पास ५० इञ्च से अधिक पानी नहीं

बरसता है। कभी कभी इस ओर की वर्षा ४० इञ्च ही होती है। इसी से दक्षिणी बिहार में सिंचाई की आवश्यकता पड़ती है। यह वर्षा ग्रीष्म ऋतु की मानसून के आने पर होती है। यहाँ का औसत तापक्रम ६० और ६० अंश के बीच में रहता है। इस प्रकार यहाँ का शीतकाल बंगाल से अधिक ठंडा होता है। इसी प्रकार यहाँ ग्रीष्म ऋतु में भी बंगाल से अधिक गरमी होती है। पर संयुक्त प्रान्त की अपेक्षा यहाँ की दोनों ऋतुएँ मृदुल होती हैं। इस प्रान्त में जमीन इतनी उपजाऊ है और वर्षा इतनी काफ़ी है कि ७५ फ़ी सदी जमीन खेती के काम आती है। उपजाऊ प्रदेश में प्राचीन बन का अभाव हो गया है। यहाँ की प्रधान फ़सल चावल और मक्का है। कुछ कुछ गेहूँ, जौ और चना होता है। पर ज्वार, बाजरा और कपास कम है। सरसों आदि तिलहन भी काफ़ी है। पहले यहाँ नील भी बहुत होता था, पर जर्मनी में सस्ते कृत्रिम नीले रङ्ग के तैयार हो जाने से इस फ़सल को बहुत धक्का पहुँचा। निलहे गोरों के अत्याचार से इस ओर नील की खेती प्रायः बिल्कुल नष्ट हो गई। पहले यहाँ अफ़ीम भी (पोस्त से) बहुत होती थी। पर जब से चीन ने अफ़ीम का खाना कम कर दिया तब से यहाँ अफ़ीम का होना भी बन्द हो गया।

मनुष्य

बिहारी लोग बहुत ही सीधे सादे और परिश्रमी होते हैं। बिहार की भाषा सब कहीं हिन्दी है, मानों बिहार ने बंगाल की ओर पीठ फेर कर अपना मुँह सदा के लिये संयुक्त प्रान्त के सामने कर लिया है। बिहार के अधिकतर लोग खेती में लगे हुए हैं। यहाँ की आबादी बहुत घनी है। सब लोगों को काफ़ी जमीन या काम नहीं मिलता है। इसी लिए खेती से फ़ुरसत पाने पर चार-पाँच महीने के लिए यहाँ के किसान कलकत्ते की मिलों में मज़दूरी करने चले जाते हैं। फ़सल कटने के समय में फिर घर लौट आते हैं। प्रधान पेशा खेती होने के कारण प्रायः ६० फ़ी सदी लोग गाँवों में रहते हैं। बड़े बड़े शहर कम हैं।

नगर

पटना शहर बिहार प्रान्त की राजधानी और प्रान्त भर में सब से बड़ा शहर है। गंगा नदी के दाहिने किनारे पर उपजाऊ मैदान के प्रायः मध्य में स्थल और जलमार्गों का केन्द्र होने से पटना शहर की स्थिति राजधानी होने के लिए बिल्कुल अनुकूल रही है। इसी से पुराने समय में पटना शहर (पाटलीपुत्र) न केवल इसी प्रान्त का वरन् एक बड़े साम्राज्य की राजधानी था। आजकल पुराना शहर एक छोटा नगर रह गया है। नया शहर जिसे बाँकीपुर भी कहते हैं बढ़ रहा है। यहीं ई० आई० आर० का जंकशन, सरकारी इमारतें और बाज़ार आदि हैं। चावल आदि व्यापार की चीजें भी यहीं इकट्ठी की जाती है।

पटना के दक्षिण में फल्गू नदी के किनारे गया शहर हिन्दुओं का एक बड़ा तीर्थ स्थान है। यह शहर मुग़लसराय और कलकत्ता के बीच में सीधी रेलवे लाइन पर स्थित है और रेल द्वारा पटना शहर से भी जुड़ा हुआ है। इसके पास ही एक हवाई स्टेशन भी बन गया है। यहाँ से ६ मील की दूरी पर बुद्ध-गया नाम का प्रसिद्ध बौद्ध मन्दिर है। पूर्वी सिरे पर गंगा के दक्षिणी किनारे पर मुंगेर और भागलपुर नगर हैं। मुंगेर में पहले एक मजबूत क़िला था और यहाँ शस्त्र बनते थे आजकल यहाँ पेनिन्सुलर टुबेको कम्पनी ने दुनिया भर में एक बहुत बड़ा सिगरेट का कारख़ाना खोला है। इसी से मुंगेर के आस पास तम्बाकू की खेती भी बढ़ने लगी है। जमालपुर में रेलगाड़ियों की मरम्मत के लिए ईस्ट इण्डियन रेलवे ने एक बड़ा कारख़ाना खोल रक्खा है। गंगा के उत्तर में छपरा, मुज़फ़्फ़रपुर और दरभंगा प्रसिद्ध शहर हैं। दरभंगा ज़िले में पूसा का प्रसिद्ध कृषि-कालेज* था। पर १५ जनवरी सन् १९३४ के भूकम्प ने उत्तरी बिहार के नगरों को बहुत कुछ उजाड़ दिया।

* गत वर्ष यह कृषि अनुसन्धान (Agricultural Research Institute) संस्था दिल्ली पहुँच गई।

गंगा और गंडक संगम पर **सोनपुर** नगर दुनिया भर में सब से बड़े प्लेटफ़ार्म (बंगाल नार्थ वेस्टर्न रेलवे की) और हरिहरक्षेत्र के मेले के लिए प्रसिद्ध है। यह मेला कार्तिकी पूर्णिमा को होता है और एक महीने तक रहता है। यहाँ हाथी आदि बड़ी से बड़ी और छोटी से छोटी प्रायः सभी चीजें बिकने आती हैं।

छोटानागपुर उस विशाल पठार का पूर्वी भाग है जो खम्भात (खम्बे) की खाड़ी से आरम्भ होकर मध्यप्रान्त को पार करता है। छोटानागपुर में वह सब पहाड़ी प्रदेश शामिल है जो बिहार के दक्षिण और बर्दवान कमिश्नरी के पश्चिम में मध्यप्रान्त और रीवाँ-राज्य तक फैला हुआ है। छोटानागपुर पठार में कोई बड़ा पहाड़ नहीं है। पर यह पठार समुद्र-तल से प्रायः २,००० फ़ुट ऊँचा है। जगह जगह पर नदियों ने इसे बहुत गहरा काट दिया है। पठार के ऊपर के कई स्थानों में चपटी चोटी वाली पहाड़ियाँ पठार के धरातल से २,००० फ़ुट ऊँची हैं। राजमहल की पहाड़ियां उस कोण को घेरे हुए हैं जो बिहार के मैदान और गंगा डेल्टा के बीच में बन गया है। इस पठार में सबसे ऊँची (४,४०६ फ़ुट) चोटी **पारसनाथ** की है। यहीं जैनियों के महात्मा पारसनाथ का मन्दिर होने से तीर्थ-स्थान है।

छोटानागपुर में सालभर में औसत से ५० इञ्च पानी बरसता है। ऊँचाई के कारण यहां का तापक्रम बिहारी मैदान से नीचा रहता है। अधिकांश प्रदेश साल आदि पेड़ों के बनों से ढका है। बनों में लकड़ी के अतिरिक्त लाख* छुटाने का काम बहुत होता है। मानभूमि, पलामू, रांची और गया लाख के मुख्य केन्द्र हैं। पठार के चपटे भागों में चरागाह या काँटेदार झाड़ियां हैं। घाटियों के ढालों पर सीढ़ी (जीने) के आकार में धान के खेत बने हुए हैं। घाटियों की जमीन पठार के बारीक कणों से बनी है। इसलिए यह बहुत उपजाऊ है। पर पहाड़ी टीलों की

---

*लाख से स्याही, वार्निश आदि बहुत सी चीजें बनती हैं।

जमीन इतनी अच्छी नहीं है। इन टीलों पर मकई, ज्वार, बाजरा आदि की फ़सल होती है। इस पठार में खेती के लिए उपयोगी जमीन अधिक नहीं है। पर यहाँ मूल्यवान खनिज बहुत हैं। उत्तर की ओर हजारी-बाग (कोडर्मा) में अभ्रक की खान दुनिया भर में सब से बड़ी है। पठार के सिरे पर (खास कर दामोदर नदी की घाटी में) सिंहभूमि, मानभूमि और हज़ारीबाग़ जिले में कोयले और लोहे की विस्तृत खानें हैं। झरिया, रानीगंज, गिरडिह, बोकारो-रायगढ़ और कर्णपुरा की कोयले की खानें सर्व प्रसिद्ध हैं। कलकत्ते से प्रायः १५० मील उत्तर-पूर्व की ओर सिंहभमि जिले के जमशेदपुर या टाटानगरमें "टाटा आयरन एण्ड स्टील वर्क्स" नाम का प्रसिद्ध कारखाना है। लोहे और फ़ौलाद का यह कारखाना दुनिया के सब से बड़े कारखानों में से एक है। इसके आस-पास टिनप्लेट कम्पनी, एग्रीकल्चरल इम्पलीमेन्टस (कृषि-यन्त्र) लिमि-टेड, तार बनाने की कम्पनी आदि कई और कारखाने खुल गये हैं। इन सब कारखानों में प्रतिवर्ष १५ लाख टन कोयला खर्च होता है। जहां पहले निर्जन और ऊसर जमीन थी वहीं कुछ ही वर्षों में एक लाख की आबादी वाला जमशेदपुर नगर बस गया है। टाटा महाशय के उद्योग से यह प्रदेश अत्यन्त धनी हो गया है। उत्तर की ओर इस प्रदेश तथा कुछ और स्थानों को छोड़कर यह पठार अब भी घोर वनों से ढका हुआ है। इन जंगली और पहाड़ी भागों में कोल आदि जंगली लोग रहते हैं। ये लोग तीर कमान से जंगली जानवरों का शिकार किया करते हैं। इनका क़द नाटा होता है। पर ये लोग बड़े ही वीर और इमानदार होते हैं। दुर्गम भागों में रहने के कारण वे एक दूसरे से या बाहर के लोगों से बहुत नहीं मिलते हैं। इसलिए उनकी भाषा और रहन-सहन हम लोगों से बहुत भिन्न है। इस प्रदेश की जनसंख्या भी अधिक नहीं है। प्रति वर्गमील में केवल ६० मनुष्य रहते हैं। हज़ारीबाग़ और राँची यहां के प्रसिद्ध शहर हैं। रांची नगर में ही ग्रीष्म-ऋतु में बिहार-प्रान्त के गवर्नर रहते हैं।

उत्कल या उड़ीसा-प्रान्त

यह प्रान्त छोटानागपुर के दक्षिण में स्थित है। इसके पूर्व में बङ्गाल और पश्चिम में उत्तरी सरकार और मध्य प्रान्त हैं। वास्तव में उड़ीसा का विशाल प्रदेश महानदी की निचली घाटी और डेल्टा का प्रदेश है। वैसे सुवर्णरेखा, बैतरणी आदि छोटी नदियाँ यहाँ बहुत हैं। नदियों का पाट कम चौड़ा है। इसी से वर्षा ऋतु में अक्सर बाढ़ दूर तक फैल जाती है। समुद्र-तट पर आरम्भ में रेतीले टीले और गोरन के दलदल हैं। इनके पीछे धान के उपजाऊ खेत हैं। अधिक भीतर की ओर बनाच्छादित पहाड़ियाँ हैं। इन पहाड़ियों के बीच बीच में भी उपजाऊ घाटियाँ स्थित हैं। इस प्रदेश की जलवायु उत्तरी सरकार से मिलती जुलती है। औसत तापक्रम प्रायः ८१ अंश फ़ारेनहाइट है। वार्षिक वर्षा का औसत प्रायः ५७ इञ्च है। पर यहाँ की वर्षा बहुत ही अनिश्चित है। इसलिए कभी यहाँ के लोगों को बाढ़ से और कभी अकाल से पीड़ा उठानी पड़ती है। यहाँ की प्रधान उपज धान है। कुछ भागों में पाट (जूट) भी होती है। भीतर की ओर विकराल बन है जिसमें हाथी आदि सभी तरह के जंगली जानवर पाये जाते हैं। इस विभाग में देशी रियासतें (१७) हैं इनमें मयूरभंज की रियासत सब से अधिक बड़ी है। यहाँ के लोगों की भाषा उड़िया है। आबादी अधिक घनी नहीं है। बड़े शहर कम हैं।

कटक

यह शहर महानदी के किनारे ऐसे स्थान पर बसा है जहाँ इसमें कठजोड़ी (एक छोटी नदी) मिली है। बाढ़ के दिनों में यह छोटी नदी महानदी से भी अधिक भयानक हो जाती है। इसीलिए इसके किनारे ऊँचा बाँध बना है। यह नगर उड़ीसा प्रान्त की राजधानी और उड़ीसा की नहरों का केन्द्र है। यहाँ सोने और चाँदी के बेल-बूटे का काम अच्छा होता है।

पुरी

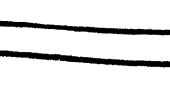
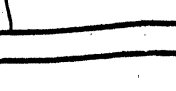
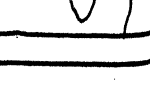
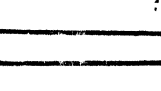
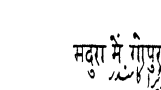
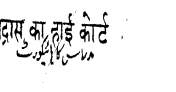
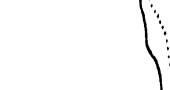
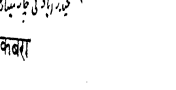
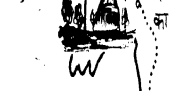
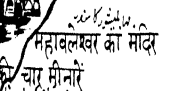
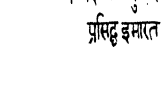
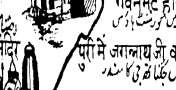
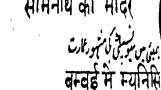
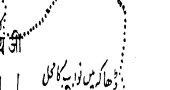
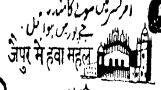
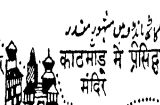
कटक से ५७ मील दक्षिण की ओर मद्रास प्रान्त की सीमा के पास पुरी या जगन्नाथ पुरी है। यहाँ पर जगन्नाथ जी का प्रसिद्ध प्राचीन मन्दिर है जिसका दर्शन करने के लिए हर साल एक लाख से ऊपर यात्री आते हैं। यहां की जलवायु अच्छी है। इसलिए कुछ (बंगाली) लोग यहीं स्वास्थ्य सुधारने को भी आते हैं।

बालासोर

यह इस समय एक छोटा बन्दरगाह रह गया है। पर पहले यहां अँग्रेज़ी, डच और फ्रांसीसी लोगों की कोठियां थीं।

सम्भलपुर

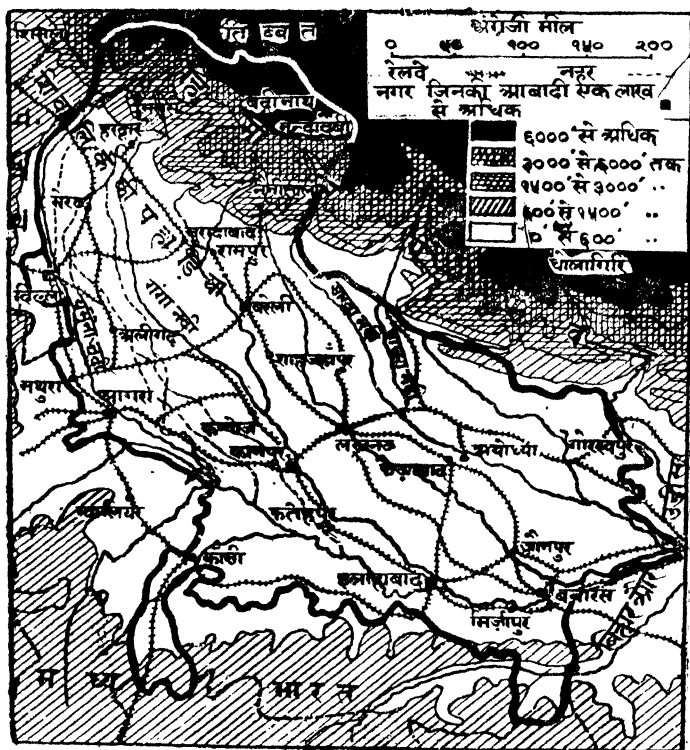
यह महानदी के किनारे ऐसे स्थान पर बसा है जहां तक नावें आ सकती हैं।

تصویر ہندوستان مشہور شہروں کی قابل دید عمارتیں
चित्र मय भारतवर्ष - प्रसिद्ध नगरों की दर्शनीय इमारतें
लाहौर में पादशाह का मकबरा
अमृतसर में सोने का मंदिर
दिल्ली में कुतबमिनार
काठमाडू में प्रसिद्ध मंदिर
जैपुर में हवा महल
लखनऊ का इमामबाड़ा
काशी में बिशनाथ जी का मंदिर
ढाका में नबाब का महल
गयाजी की मंदिर
आबू पर्वत पर दिलवारा का मंदिर
चित्तौर का स्तम्भ
आगरे में ताज महल
इलाहाबाद में अशोक की लाट
सोमनाथ का मंदिर
कलकत्ता का गवर्नमेंट हावस
मंडले में पगोडा का मंदिर
अजन्ता का मंदिर
पुरी में जगन्नाथ जी का मंदिर
पेगू में मोमाडो पगोडा का मंदिर
बम्बई में म्युनिसिपलटी की प्रसिद्ध इमारत
महाबलेश्वर का मंदिर
हैदराबाद की चार मीनारें
बिजापुर में सुल्तान का मकबरा
मद्रास का हाई कोर्ट
मदुरा में गोपुरा का मंदिर

उन्नीसवाँ अध्याय

संयुक्त प्रान्त*

संयुक्त प्रान्त (१,१२,५६२ वर्गमील; जन-संख्या ४,८६,००,०००) उत्तरी भारत के मध्य में स्थित है। इस प्रान्त के उत्तर में प्रायः १६,००० वर्गमील हिमालय का पहाड़ी प्रदेश है। दक्षिण में १७,५०० वर्गमील पठार है। शेष सब का सब प्रदेश (८०,००० वर्गमील) गंगा और उसकी सहायक नदियों का उपजाऊ मैदान है। इस मैदान की लम्बाई प्रायः ४८० मील और चौड़ाई १६० मील है। लेकिन संयुक्त प्रान्त की अधिक से अधिक लम्बाई ५०० मील और चौड़ाई ३०० मील है। यह प्रान्त प्रायः ३१ उत्तरी अक्षांश और २३´५१ उत्तरी अक्षांश के बीच में स्थित है। इस प्रकार कर्क रेखा प्रान्त से केवल २२ मील या प्रायः $\frac{1}{3}$ अंश की दूरी पर दक्षिण की ओर छूट जाती है। इस प्रान्त के उत्तर में काली और यमुना नदियों के बीच का पहाड़ी प्रदेश (कमायूँ की कमिश्नरी) तिब्बत से घिरा हुआ है। इससे आगे सारदा या काली और गंडक नदियों के बीच में तराई का जंगली दलदल नैपाल के पहाड़ी राज्य को संयुक्त प्रान्त के मैदान से अलग करता है। पश्चिम की ओर दिल्ली से प्रायः ६० मील नीचे तक अथवा मथुरा से ३० मील

* इसका विस्तृत वर्णन पुस्तक के अन्त में पढ़िये।

ऊपर तक यमुना नदी प्राकृतिक सीमा बनाती है। और पंजाब प्रान्त को संयुक्त प्रान्त से अलग करती है। इसके आगे संयुक्त प्रान्त और राज-

८८—संयुक्त प्रान्त के नगर और मार्ग

पूताना की भरतपुर आदि रियासतों के बीच में कोई प्राकृतिक सीमा नहीं है। मथुरा से आगे यमुना नदी दक्षिण-पूर्व की ओर मुड़ती है। इसके दोनों ओर संयुक्त प्रान्त के जिले हैं। इसकी सहायक चम्बल नदी कुछ दूर

(लगभग ५० मील) तक ग्वालियर राज्य और संयुक्त प्रान्त के बीच में प्राकृतिक सीमा बनाती है। चम्बल के संगम से इलाहाबाद (गंगा के संगम) तक यमुना नदी और आगे चलकर चुनार तक गंगा नदी केवल मैदान और पठार को अलग करती है। हमीरपुर, झाँसी, जालौन और बाँदा के ज़िले पठार में स्थित होने पर भी संयुक्त प्रान्त में शामिल हैं। गंगा के दक्षिण में मिर्ज़ापुर का ज़िला और भी अधिक पहाड़ी है। कुछ दूर तक बेतवा नदी फिर एक बार ग्वालियर और संयुक्त प्रान्त (झाँसी-ज़िले) के बीच में प्राकृतिक सीमा बनाती है। झाँसी के दक्षिण में मध्य प्रान्त का सागर ज़िला है। इसके आगे मध्यभारत के पन्ना, रीवा आदि राज्य संयुक्त प्रान्त की दक्षिणी (राजनैतिक) सीमा बनाते हैं। केवल कुछ मील तक संयुक्त प्रान्त के दक्षिणी-पूर्वी सिरे पर छोटा नागपुर है। पूर्व की ओर सब कहीं बिहार प्रान्त है। इस ओर भी प्राकृतिक सीमा का प्रायः अभाव है। संगम से पहले केवल कुछ मील तक घाघरा और गंगा नदियाँ प्राकृतिक सीमा बनाती हैं और बलिया ज़िले को बिहार के छपरा और आरा ज़िलों से अलग करती है।

संयुक्त प्रान्त निम्न प्रधान प्राकृतिक भागों में बँटा हुआ है :—

१—हिमालय का पर्वतीय प्रदेश

इस प्रदेश में टेहरी राज्य और गढ़वाल, अलमोड़ा तथा देहरादून के ज़िले शामिल हैं। नैनीताल ज़िले का भी अधिकतर भाग पहाड़ी है। टोंस (यमुना की सहायक) और सारदा के बीच में इस प्रदेश की चौड़ाई १८० मील और क्षेत्रफल १७,५०० वर्गमील है। इस प्रदेश के सबसे बाहरी (दक्षिणी) भाग में मैदान से मिली हुई सिवालिक की असम्बद्ध पहाड़ियाँ हैं। सिवालिक की अधिक से अधिक उँचाई समुद्र तल से केवल २,००० फ़ुट है। जब हम रुड़की से हरद्वार को जाते हैं तो हमारे मार्ग में सिवालिक की ही पहाड़ियाँ पड़ती हैं। सिवालिक से आगे दून नाम की चपटी घाटियाँ हैं, जो सिवालिक की पहाड़ियों को हिमालय की

सबसे बाहरी श्रेणी से अलग करती हैं। दून का प्रधान नगर देहरादून है। यहीं सर्व-प्रसिद्ध फ़ारेस्ट कॉलेज और मिलीटरी कॉलेज हैं। समीपवर्ती मैदान की अपेक्षा सिवालिक और दून में वर्षा अधिक है । पर तापक्रम में कोई विशेष अन्तर नहीं है। इसीलिए घाटियों और अनुकूल ढालों पर मैदान की ही उपज है। दूसरे भागों की वनस्पति उष्ण कटिबन्ध से मिलती है। पर बाहरी श्रेणी पर चढ़ते ही अन्तर मालूम पड़ने लगता है। यह बाहरी श्रेणी दून के ऊपर एकदम ऊँची खड़ी हुई है । आठ दस मील की यात्रा में हम समुद्रतल से पाँच छः हजार फ़ुट ऊँचे चढ़ जाते हैं। उष्ण कटिबन्ध की वनस्पति पीछे छूट जाती है। शीतोष्ण कटिबन्ध या शीतकटिबन्ध की वनस्पति सामने आती है। इनमें सुई के समान पत्तीवाले ऊँचे ऊँचे देवदारु के पेड़ विशेष उल्लेखनीय हैं। यहाँ ग्रीष्म ऋतु में भी इतना कम तापक्रम रहता है कि गरम कपड़े पहनने पड़ते हैं । इधर लोग रात को जून के महीने में भी दरवाज़ा बन्द करके घरों के अन्दर सोते हैं और आग तापते हैं। पहाड़ी धाराओं का पानी इतना ठंडा रहता है कि कोई अलग बरफ़ इस्तेमाल करने का नाम भी नहीं लेता है। मानसून के दिनों में यहाँ प्रबल वर्षा होती है। सरदी के दिनों में बरफ़ पड़ती है। इधर बन बहुत हैं। पर उपजाऊ ज़मीन के प्रायः अभाव से खेती कम होती है। पहाड़ी ढालों पर यहाँ के छोटे छोटे खेत ज़ीने के समान दिखाई देते हैं । खेतों में बड़ा परिश्रम करना पड़ता है। फिर भी उनमें पत्थरों के टुकड़े भरे रहते हैं। इसी से इधर आबादी कम है। पर लंधौरा, मसूरी, नैनीताल, चकराता, रानीखेत आदि स्थानों में मैदान के धनी लोग गरमी बिताने के लिए आ जाते हैं। टेहरी और अल्मोड़ा पुराने नगर हैं। बाहरी श्रेणी को पार करने के बाद हिमालय की प्रधान श्रेण मलती है। इसी के विशाल हिमागारों में गंगा और यमुना का स्रोत है । इसकी औसत उँचाई २०,००० फ़ुट है । त्रिशूल और नन्दादेवी आदि चोटियों की उँचाई २२ हज़ार से २६ हज़ार फ़ुट तक है। यहाँ बरफ़ सदा बनी रहती है।

वनस्पति का प्रायः अभाव है। इसी से स्थायी आबादी का भी प्रायः अभाव है। यात्री लोग केवल ग्रीष्म ऋतु में आते हैं। समस्त पहाड़ी प्रदेश का ढाल उत्तर-पूर्व से दक्षिण की ओर है।

२—तराई या हिमालय की तलहटी

पर्वतीय प्रदेश के नीचे तराई की पतली पेटी है। इस नीचे प्रदेश की जमीन बड़ी उपजाऊ है। इसी से यहाँ पानी और दलदल की अधिकता है। इसी से यहाँ सघन बन और वनस्पति है। यहाँ बीमारी बहुत फैलती है, इसलिए यहाँ मनुष्य कम रहते हैं। पर जंगली जानवरों की भरमार है। मैदान की आबादी बढ़ने के कारण हाल में इधर भी खेती होने लगी है। सहारनपुर, पीलीभीत, खीरी और बहराइच इस प्रदेश के मुख्य नगर हैं।

३—गङ्गा का पश्चिमी मैदान

संयुक्त प्रान्त का आधे से अधिक भाग उस बारीक मिट्टी से बना है जिसे गङ्गा और उसकी सहायक नदियों ने अपनी बाढ़ के साथ लाकर यहाँ बिछा दिया है। यह काम लाखों वर्षों से हो रहा है। इसलिए कांप की तहें बहुत मोटी हो गई हैं। मैदान के सारे प्रदेश में पत्थर या पहाड़ का नाम नहीं है। ढाल कम होने के कारण यहाँ नदियाँ बहुत धीरे-धीरे बहती हैं। इससे वे सिंचाई करने और नाव चलाने के लिए बड़ी उपयोगी हो गई हैं। अधिक ऊँचा-नीचा न होने पर भी यह मैदान बिल्कुल समतल नहीं है। इसका ढाल प्रायः दक्षिण-पूर्व की ओर है। लेकिन उत्तर से दक्षिण की ओर ढाल इतना अधिक नहीं है जितना कि पश्चिम से पूर्व की ओर है। इसीलिए मैदान की नदियाँ प्रायः पूर्व की ओर बहती हैं। अगर हम संयुक्त प्रान्त से किसी दक्षिणी स्थान से उत्तरी स्थान को जावें तो हमको थोड़ी-थोड़ी दूर पर कई समानान्तर नदियाँ पार करनी पड़ेंगी। इनके द्वाबा की उँचाई में कोई भारी अन्तर नहीं है। पर द्वाबा की ऊँची 'बाँगर' भूमि और नदी के आस

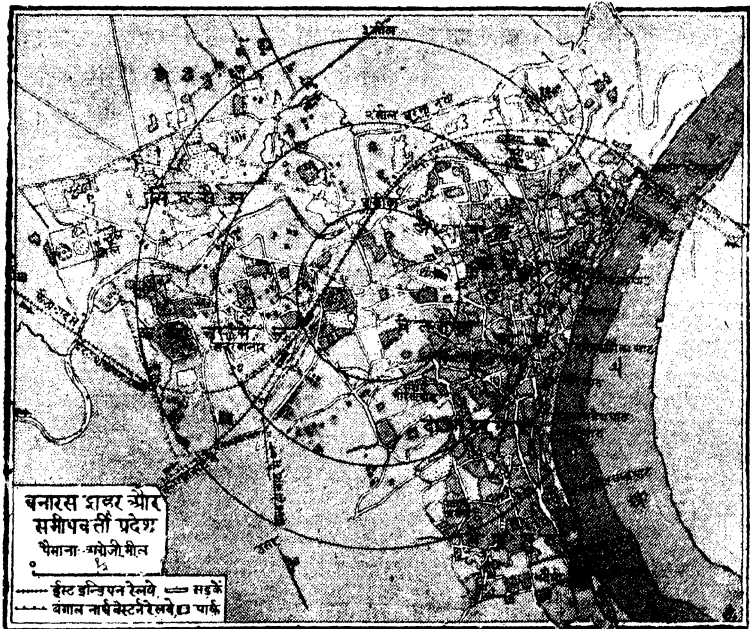
पास वाली "खादर" जमीन में बड़ा अन्तर है। बाँगर भूमि को नदी ने बहुत पहले बनाया था। आरम्भ में बाँगर भूमि नदीतल से अधिक ऊँची न थी और बाढ़ आने पर पानी में डूब जाती थी। पर लाखों वर्ष बहने के बाद नदी ने इस जमीन को खोद कर अपनी तली नीची कर ली। इसलिए अब नदी की बड़ी से बड़ी बाढ़ का पानी भी बाँगर भूमि पर नहीं पहुँच पाता है। इसलिए अब बाँगर के तों में कुएँ या नहर से सिंचाई होती है। खादर की नीची जमीन अधिक उपजाऊ नहीं है। कहीं कहीं इतनी बालू होती है कि इसमें खेती नहीं हो सकती है। पर यह जमीन नदी की वर्तमान धारा से दूर नहीं होती है और दो ऊँचे किनारों के बीच घिरी होती है। इसलिए बाढ़ आने पर खादर की जमीन प्रायः हर साल नदी के पानी से डूब जाती है। बाढ़ के घट जाने पर इसमें खेती होती है और अलग सिंचाई की ज़रूरत नहीं पड़ती है। इस ज़मीन में अक्सर एक ही फ़सल होती है। खादर के कुछ भागों में केवल घास होती है जहाँ ढोर चरते हैं।

अगर हम हवाई जहाज़ या किसी अधिक ऊँचे स्थान से मैदान पर नज़र डालें तो यह सब का सब मैदान खेतों और बाग़ों से और छोटे-छोटे गाँवों से ढका हुआ दिखाई देगा। जलवायु और उपज के अनुसार यह मैदान दो भागों में बाँटा जा सकता है। इलाहाबाद के पश्चिम में ४० इञ्च से कम वर्षा होती है। इसके दक्षिण-पश्चिम में कुछ भाग ऐसे हैं जहाँ वर्षा के अभाव से ऊसर और रेह हो गया है। इसलिए इलाहाबाद के पश्चिम में संयुक्तप्रान्त के मैदान को सींचने के लिए बड़ी बड़ी नहरें निकाली गई हैं। पूर्वी यमुना नहर बादशाही बाग़ (ज़िला सहारनपुर) और दिल्ली के बीच में यमुना के बायें किनारे की ओर सहारनपुर, मुज़फ़्फ़रनगर और मेरठ ज़िलों में सिंचाई के काम आती है। दिल्ली के नीचे दाहिने किनारे के प्रदेश में आगरा-नहर से सिंचाई होती है। गंगा और यमुना के द्वाब के सब से बड़े भाग की सिंचाई हरिद्वार से निकलनेवाली ऊपरी गंगा-नहर और नारोरा से

निकलने वाली निचली गङ्गा-नहर के द्वारा होती है। हाल में रुहेलखण्ड और अवध के ज़िलों को सींचने के लिए ब्रह्मदेव और लखनऊ के बीच में सारदा नहर निकाली गई है। जिन भागों में नहर का पानी नहीं पहुँचता है वहाँ कुओं से सिंचाई होती है। इससे किसान अधिकतर गेहूँ, जौ, मटर, चना, तम्बाकू, आलू, ईख और कपास उगाते हैं। निर्बल ज़मीन में मक्कई, ज्वार और बाजरा होता है। अधिक सजल कछारी भागों में चावल भी होता है। इलाहाबाद के पूर्व में सब कहीं ४० इंच से अधिक वर्षा होती है। इसलिए इस ओर सिंचाई की बहुत कम आवश्यकता है। हवा भी अधिक नम है। इसलिए इस ओर गेहूँ की अपेक्षा चावल अधिक होता है।

इस प्रदेश की जनसंख्या बहुत सघन है। प्रति वर्गमील में प्रायः ५०० मनुष्य रहते हैं। बनारस ज़िले में प्रति वर्ग मील में १,००० से अधिक मनुष्य रहते हैं। पश्चिम की ओर जनसंख्या कम है। यदि नहरों द्वारा सिंचाई का प्रबन्ध न होता तो उस ओर जनसंख्या और भी कम होती। यहाँ ८५ फ़ी सदी हिन्दू, १४ फ़ी सदी मुसलमान और १ फ़ी सदी ईसाई आदि दूसरे मतावलम्बी लोग रहते हैं। यहाँ के लोगों की भाषा हिन्दी या हिन्दुस्तानी (उर्दू मिली हुई हिन्दी) है। लोगों का प्रधान पेशा खेती है। इसलिये अधिकतर लोग छोटे छोटे गाँवों में रहते हैं। पत्थर का अभाव होने से वे अपने कच्चे घर मिट्टी से बनाते हैं। इसी से प्रायः हर गाँव में एक दो या अधिक तालाब मिलते हैं, जिनसे मलेरिया भी फैलती है। इस प्रान्त ने भारत के इतिहास पर गहरा प्रभाव डाला है। (अति प्राचीन समय में यह मध्य देश नाम से प्रसिद्ध था) इसलिए यहाँ बहुत से प्राचीन और नवीन शहर हैं। प्रायः सभी बड़े शहर गङ्गा या गङ्गा की किसी सहायक नदी के किनारे बसे हैं। हरिद्वार, फ़र्रुखाबाद, कन्नौज, कानपुर, इलाहाबाद (प्रयाग), मिर्ज़ापुर, बनारस (काशी), ग़ाज़ीपुर और बलिया गङ्गा के किनारे हैं। मथुरा, आगरा, इटावा, काल्पी और हमीरपुर यमुना के

किनारे पर बसे हैं। मुरादाबाद और बरेली रामगङ्गा के किनारे हैं।

गोमती के किनारे लखनऊ, सुल्तानपुर और जौनपुर शहर हैं। फ़ैजाबाद (अयोध्या) सरयू के किनारे और गोरखपुर राप्ती के

८९—बनारस की स्थिति

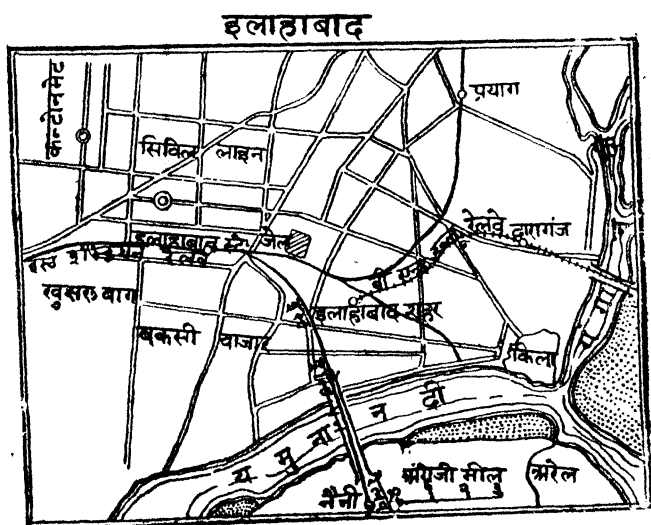
किनारे बसा है। गंगा और यमुना के द्वाबा में नदी-तट से दूर बसे हुए प्रसिद्ध शहर सहारनपुर, मेरठ और अलीगढ़ हैं।

बनारस

यह (काशी) शहर गंगा के बायें किनारे पर ऐसे स्थान पर बसा है

जहाँ गंगा उत्तर की ओर मुड़ती है। इससे चन्द्राकार शहर के मन्दिरों, घाटों और घरों पर सूर्योदय की किरणें सामने आती हैं। यह शहर प्राचीन समय से हिन्दू सभ्यता का केन्द्र रहा है। यहीं हिन्दू विश्वविद्यालय बना है। पास ही सारनाथ में बौद्ध भग्नावशेष हैं। रेशमी कपड़े, शाल, (किमख़ाब) और पीतल के बरतनों के लिए प्रसिद्ध है। यहाँ मख़मली कपड़े पर सोने और चाँदी के तार का काम भी अच्छा होता है।

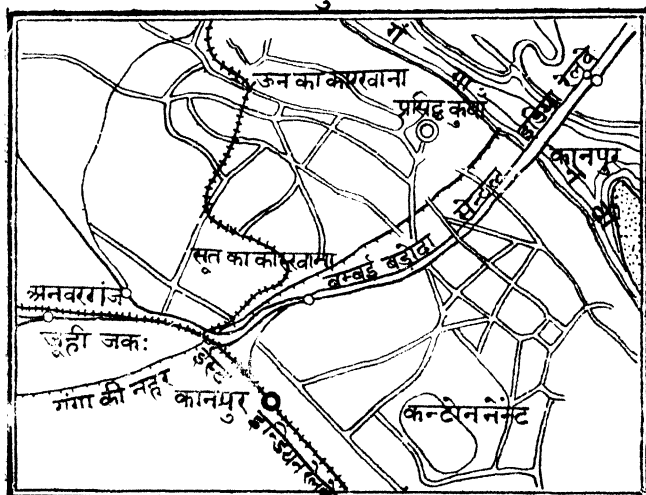
इलाहाबाद

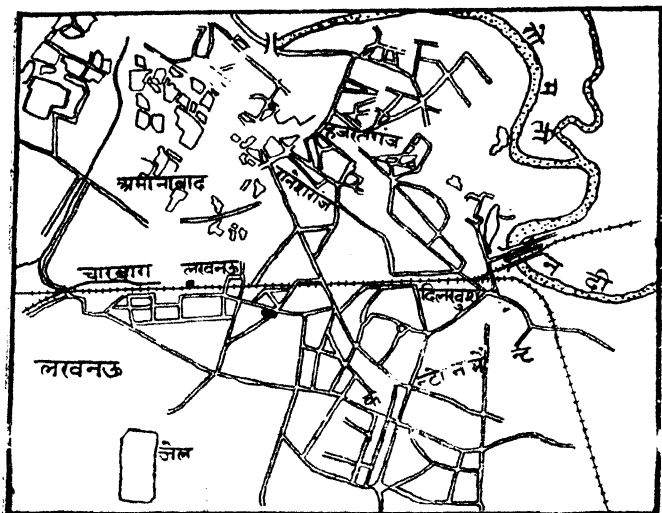
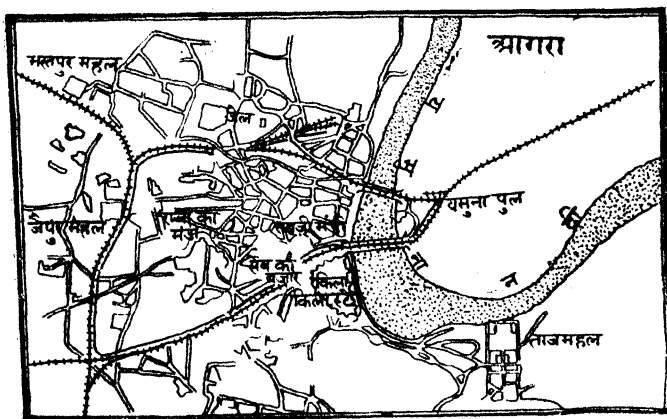
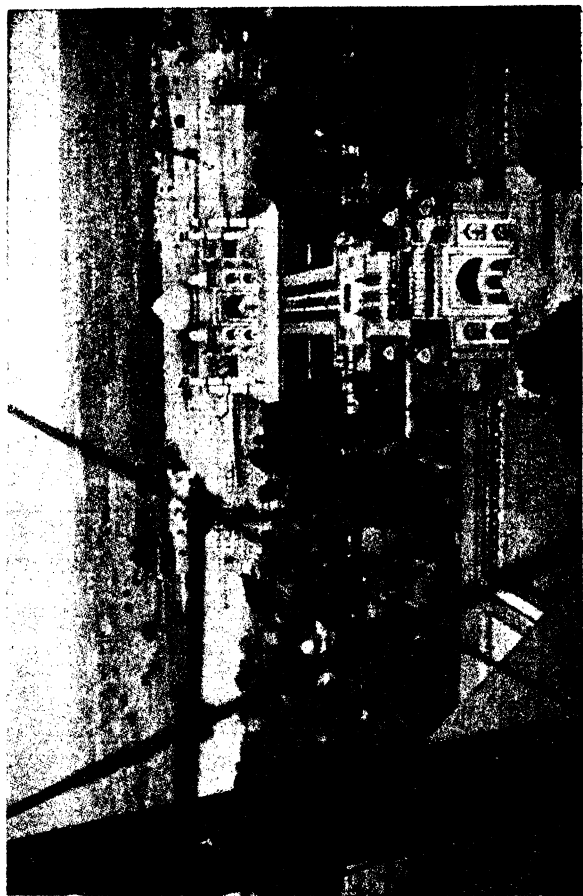
यह (प्रयाग) गंगा और यमुना के संगम पर एक दूसरा तीर्थस्थान है। संगम के पास ही यहाँ का प्रसिद्ध क़िला है। इलाहाबाद की स्थिति

६०—इलाहाबाद शहर की स्थिति

न केवल संयुक्त प्रान्त में वरन् प्रायः सारे हिन्दुस्तान में केन्द्रवर्ती है।

यहाँ कई रेलवे लाइनों का जंकशन और विद्या का केन्द्र है। पास ही बमरौली में हवाई जहाज़ का स्टेशन बना है। यमुना के उस पार नैनी में शक्कर और शीशे का कारखाना है।

कानपुर

यह गंगा के दाहिने किनारे पर एक नया, पर बहुत ही उन्नतिशील नगर है। उपजाऊ मैदान के मध्य में स्थित होने और कई रेलों का

६१ — कानपुर शहर की स्थिति

जंकशन होने से यहाँ कच्चा माल सुभीते से आ सकता है। ईस्ट इण्डियन रेलवे के मार्ग से रानीगंज का कोयला और विदेशी मशीनें भी सुगमता से आ जाती हैं। इसी से यहाँ कपास, ऊन और चमड़े के बड़े बड़े कारखाने हैं।

६२—लखनऊ शहर की स्थिति

६३—आगरा शहर की स्थिति

६४ — हवाई जहाज़ से ताजमहल का दृश्य

लखनऊ

यह शहर गोमती नदी के दाहिने किनारे पर कुछ ऊँची ज़मीन पर बसा है। पहले यहाँ अवध के नवाबों की राजधानी थी। अब कुछ दिनों से यह शहर संयुक्त प्रान्त की प्रायः राजधानी बन रहा है। पुरानी इमारतें बहुत अच्छी नहीं हैं। पर नई सरकारी इमारतों और सड़कों पर बहुत ख़र्च किया जा रहा है। पुरानी दस्तकारी में चिकन का काम अब भी अच्छा होता है। तराई की सवाई और बैब घास से यहाँ की मिलों में काग़ज़ बनाया जाता है। यहाँ पर कई रेलवे मिलती हैं।

आगरा

यह यमुना के दाहिने किनारे पर रेगिस्तान और कछारी मैदान के संगम पर बसा है। यह नगर कई वर्षों तक शक्तिशाली मुग़ल साम्राज्य की राजधानी रहा। इसीलिए यहाँ ताजमहल, मोती-मस्जिद आदि कई जगत्प्रसिद्ध इमारतें हैं। आजकल भी यहाँ संगमरमर और दरी का अच्छा काम होता है। पास ही दयालबाग़ में फ़ाउन्टेनपेन आदि आधुनिक आवश्यकता की कई चीज़ें बनने लगी हैं।

दूसरे शहर

मुरादाबाद पीतल और क़लई के बरतनों के लिए प्रसिद्ध है। **फ़रुख़ाबाद** में परदे अच्छे छपते हैं। **बरेली** में मेज़, कुरसी आदि लकड़ी का सामान और ताँगे बनाने का काम होता है। **अलीगढ़** में ताले अच्छे बनते हैं। **शाहजहाँपुर** (रौसा) में ईख का सरकारी इक्सपेरीमेन्टल फ़ार्म (प्रयोग करने का खेत) है। यहाँ गन्नों से शक्कर बनाई जाती है और शराब तयार होती है। पहले खन्नौत नदी के साफ़ पानी ने यहाँ रेशम का कारबार बढ़ा दिया था। **मिर्ज़ापुर** में पीतल के बरतन, क़ालीन और लाख तयार करने का काम होता है। **अयोध्या, मथुरा, क़न्नौज** और **हस्तिनापुर** प्राचीन समय में बहुत प्रसिद्ध थे।

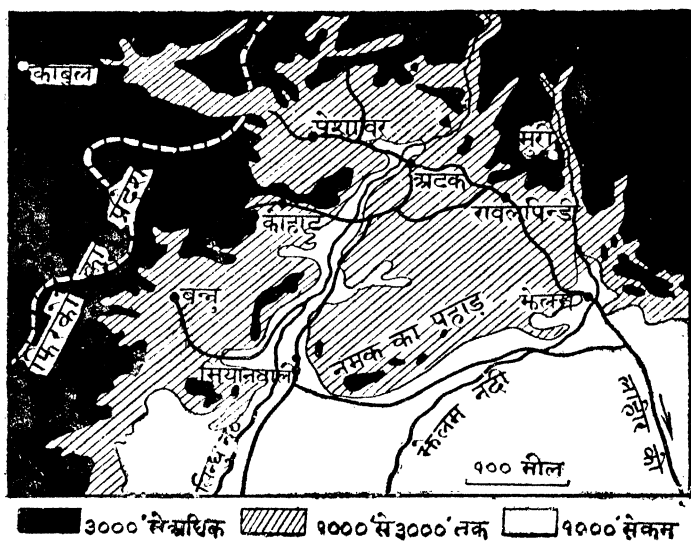
४—पठार

संयुक्त प्रान्त का पठार-प्रदेश वास्तव में बेतवा की घाटी है। वैसे वह प्रदेश गंगा-यमुना के दक्षिण में यमुना की सहायक सिन्ध नदी से लेकर गंगा की सहायक सोन नदी तक फैला हुआ है। यह प्रदेश मैदान के तल से अधिक ऊँचा नहीं है। पर इसमें जगह जगह पर चपटी चोटी वाले पहाड़ी टीले हैं। अधिक ऊँचा भाग केवल मिर्जापुर ज़िले के दक्षिण में है। इस प्रदेश में उपजाऊ ज़मीन बहुत कम है। वर्षा भी अधिक नहीं होती है। सरदी और गरमी के तापक्रम में बहुत भेद रहता है। इसलिए अधिकांश प्रदेश काँटेदार झाड़ियों से ढँका हुआ है। अनुकूल प्रदेशों में ज्वार, बाजरा, मकई, चना और गेहूँ की खेती होती है। चरागाह अधिक होने से ढोर अधिक पाले जाते हैं। इन सब कारणों से यहाँ की आबादी घनी नहीं है। इस ओर सब से बड़ा नगर झाँसी है। यह नगर बेतवा नदी से कुछ ही मील की दूरी पर जी० आई० पी० रेलवे का एक बड़ा स्टेशन है। यहाँ से एक शाखा महोबा और बाँदा होती हुई मानिकपुर को गई है। महोबा के पास प्राचीन भग्नावशेष हैं। इस समय यह नगर पान की खेती के लिए प्रसिद्ध है। पयस्वनी नदी के किनारे चित्रकूट एक सुहावना तीर्थस्थान है। पत्थर की अधिकता होने से पठार के गाँवों और शहरों में प्रायः पत्थर के मकान बने हैं।

बीसवाँ अध्याय

पंजाब

यह (१,३६,३३० वर्गमील; जनसंख्या २,८५,००,०००) प्रान्त या पंचनद प्रदेश पाँच (सिन्ध की सहायक सतलज, व्यास, रावी, चनाब और झेलम) नदियों का प्रदेश है। इसमें सन्देह नहीं कि पंजाब के बड़े ($\frac{5}{7}$) भाग में नदियों द्वारा बना हुआ कछारी मैदान या द्वाबा है। स्यालकोट के पास इस मैदान की उँचाई (समुद्र-तल से) ८५० फ़ुट है, पर मुल्तान के पास २५० मील दक्षिण-पश्चिम में यहाँ मैदान केवल ४०० फ़ुट ऊँचा रह गया है। नदी के पास वाला नीचा भाग खादर और दूर वाला ऊँचा भाग बांगर या मंझा कहलाता है। इस त्रिभुजाकार मैदान के दक्षिण में सरहिन्द का रेगिस्तानी पठार है जो सतलज में आने वाले पानी को यमुना में जाने वाले पानी से अलग करता है। धुर दक्षिण में अरावली की टूटी फूटी पहाड़ियाँ हैं। इसी पहाड़ी के आखिरी सिरे पर दिल्ली शहर बसा है। पश्चिम में सिन्ध और झेलम के बीच सिन्ध सागर द्वाबा तथा सिन्ध नदी के पश्चिमी किनारे और सुलेमान पर्वत के बीच का कुछ भाग (डेराजात का मैदान) भी पंजाब में शामिल है। मैदान के पश्चिम और उत्तर-पूर्व में पहाड़ी प्रदेश है। इस

पहाड़ी प्रदेश में सारे पंजाब प्रान्त का $\frac{1}{3}$ भाग घिरा हुआ है। इसी भाग में पंजाब की नदियों का अधिकतर ऊपरी मार्ग है। मैकान के पास प्रायः ५,००० फुट उँचाई वाली सिवालिक पर्वत-श्रेणी बहुत नीची है। उत्तर की ओर वह श्रेणी अधिक नीची पर बहुत चौड़ी हो गई है। कुछ

६५—पंजाब का पहाड़ी भाग

और आगे हिमालय की १५,००० फुट ऊँची और हिमाच्छादित पीरपंजाल श्रेणी है। यही श्रेणी पंजाब की उत्तरी सीमा बनाती है। इस श्रेणी और उच्च कराकोरम के बीच में काश्मीर की घाटी स्थित है। पंजाब के पहाड़ी भाग में कभी कभी भूचाल भी आता है। झेलम और सिन्ध नदी के बीच में साल्टरेंज (नमक का पहाड़) की प्राचीन पर घिसी हुई श्रेणी से पहाड़ी नमक मिलता है।

जलवायु

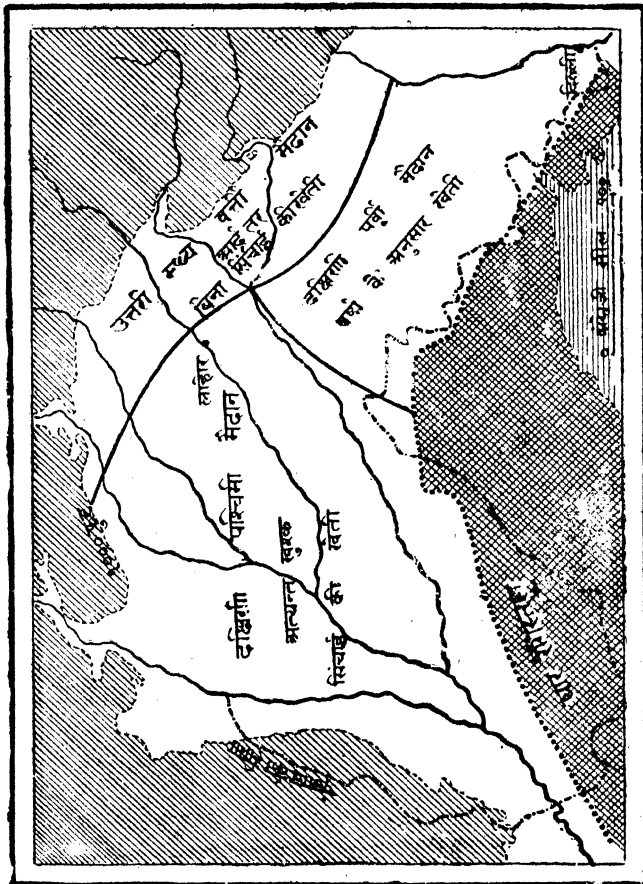
पंजाब प्रान्त अधिक उत्तर में समुद्र से बहुत दूर स्थित है। इसकी अधिकांश ज़मीन रेतीली है। इसलिए पंजाब की जलवायु बड़ी विकराल (महाद्वीपीय) है। दिन और रात के तापक्रम तथा सरदी और गरमी के तापक्रम में भारी अन्तर रहता है। पहाड़ से प्रायः १०० मील की दूरी तक काफ़ी (२५ या ३१ इंच) वर्षा हो जाती है। यह वर्षा गरमी में (जुलाई से सितम्बर तक) दक्षिणी-पश्चिमी मानसून और सरदी (जनवरी-फ़रवरी) में भूमध्य सागर के तूफ़ानों के कारण होती है। इसलिए उत्तरी-पूर्वी पंजाब में दो फ़सलें पैदा की जाती हैं। पर पहाड़ से बहुत दूर दक्षिणी-पश्चिमी पंजाब में बहुत ही कम वर्षा होती है। गरमी की ऋतु में यह प्रदेश आग की भट्टी बन जाता है। जून मास में दिन का तापक्रम १२० अंश फ़ारेनहाइट से भी अधिक हो जाता है। जनवरी और फ़रवरी महीने में ज़ोर का पाला पड़ता है। और रात का तापक्रम संहननांश या फ़्रीज़िंग पाइन्ट से भी नीचे गिर जाता है। पर दिन का तापक्रम सरदी में भी कभी कभी ७५ अंश फ़ारेनहाइट से अधिक हो जाता है। पंजाब की जलवायु प्रायः ख़ुश्क होने से बहुत ही स्वास्थ्यकर है। पर खेती के लिए सिंचाई की आवश्यकता पड़ती है।

नहरें

नदियों के पास खादर की ज़मीन बहुत अच्छी नहीं है, पर बाद का पानी इस ज़मीन को काफ़ी तर रखता है। इस ओर कुएँ भी बहुत कम गहरे होते हैं। वे प्रायः ७ फ़ुट से २० फ़ुट तक गहरे होते हैं। इस ज़मीन में खेती तो आसानी से हो जाती है, पर अच्छी मिट्टी के बाद बह जाने से फ़सलें अच्छी नहीं होती हैं। नदी से दूर बाँगर या मंझा की ज़मीन अच्छी है। यहां २५ फ़ुट से लेकर ७० फ़ुट तक गहरे कुएँ खोदने पड़ते हैं। आजकल दो नदियों के बीच द्वाबा की ऊँची और उपजाऊ ज़मीन

६६—मंगला कट, ऊपरी झेलम-नहर

में नहरों से सिंचाई होती है। केवल उत्तरी भाग में पहाड़ के पास वाले मैदान में अच्छी वर्षा होने से सिंचाई की आवश्यकता नहीं है। दक्षिणी-

पूर्वी भाग में जब अच्छी वर्षा हो जाती है तब बिना सिंचाई किये ही फ़सलें

६७—पंजाब के प्राकृतिक विभाग

उग आती हैं। इस प्रकार पंजाब का दक्षिणी-पश्चिमी मैदान ही ऐसा

है जहाँ प्रायः सभी फ़सलें सिंचाई पर निर्भर रहती हैं। पञ्जाब की प्रधान नहरें इस प्रकार हैं :—

झेलम और चनाब नदियों के बीचवाले जच द्वाबा में अपर झेलम और लोअर झेलम दो नहरें हैं। इसी प्रकार रचना (रावी और चनाब के बीच के) द्वाबा में अपर चनाब और लोअर चनाब नहरें २० लाख एकड़ से ऊपर जमीन सींचती हैं। बारी द्वाबा में (व्यास और रावी के बीच में) अपर बारी द्वाब नहर और लोअर बारी द्वाब नहरें हैं। सतलज के दक्षिण-पूर्व में सरहिन्द नहर से सिंचाई होती है। अधिक पूर्व अथवा यमुना नदी के पश्चिम में पश्चिमी यमुना नहर है। इन बड़ी बड़ी स्थायी नहरों के अतिरिक्त बहुत सी छोटी छोटी नहरों से बाढ़ के दिनों में सिंचाई होती है।

उपज

पंजाब के जिन पहाड़ी भागों में खेती नहीं हो सकती है उनमें बन हैं। मैदान के अधिकतर भागों में खेती होती है। जहाँ कहीं ऊँची जमीन में सिंचाई के साधन नहीं हैं अथवा जहाँ रेह है वहीं ऊसर है। दक्षिणी-पश्चिमी पंजाब में प्रायः रेगिस्तान है। केवल अच्छे भागों में ढोर पाले जाते हैं। पंजाब की खुश्क जलवायु गेहूँ के लिए बड़ी अच्छी है। गेहूँ ही यहाँ की प्रधान फ़सल है वैसे यहाँ जौ, मकई, ज्वार, बाजरा, धान, कपास और ईख की भी फ़सलें उगाई जाती हैं।

मनुष्य और पेशे

पञ्जाबी लोग डील-डौल में लम्बे और मजबूत होते हैं। फ़ौजों में पञ्जाबी सिपाही बड़े उपयोगी सिद्ध हुए हैं। यहाँ लगभग आधे लोग मुसलमान हैं। शेष $\frac{3}{8}$ हिन्दू और $\frac{1}{8}$ सिक्ख हैं। सभी लोगों का प्रधान पेशा खेती है। यहाँ के गाय-बैल भी प्रसिद्ध हैं। कुछ लोग साल्टरेंज से नमक निकालने और शोरा बनाने का काम करते हैं। यहाँ कारखाने

केवल ५५० हैं। अधिकतर कारख़ाने कपास ओटने और रुई दबाने या कपड़ा बुनने का काम करते हैं। हाथ से कपड़ा बुनने का काम प्रायः हर गाँव में होता है। कहीं-कहीं कम्बल भी बुने जाते हैं। अमृतसर आदि स्थानों में रेशम बुनने और शाल बनाने का भी काम होता है।

नगर और मार्ग

पंजाब का प्रधान पेशा खेती है। इसलिए प्रायः ६० फ़ी सदी लोग छोटे छोटे गाँवों में रहते हैं। पत्थर का अभाव होने से मैदान में अधिकतर घर कच्चे होते हैं। डाकुओं से बचने के लिए घर पास-पास बनाये जाते हैं। केवल १० फ़ीसदी लोग ऐसे शहरों या क़सबों में रहते हैं जिनकी आबादी ५,००० से ऊपर है। प्राचीन समय के शहर प्रायः ऐसे स्थानों पर बसाये गए जहाँ पर कोई न कोई प्रसिद्ध मार्ग नदियों को पार करता है। झेलम, लाहौर और थानेश्वर शहर ग्रांडट्रंक रोड पर ऐसे शहर हैं जहाँ से क्रमशः झेलम, रावी और सरस्वती नदियां पार की जाती थीं। इसी प्रकार जालंधर और सरहिन्द शहरों की स्थिति छोटी-छोटी काली, वेही और चोया धाराओं को पार करने में अनुकूल पड़ती थी। अधिक दक्षिणी मार्ग में सिन्ध नदी पर डेराइस्माइलख़ाँ और डेराग़ाज़ीख़ाँ और (चनाब नदी पर) शेरकोट और मुल्तान हैं। पहाड़ों के पास वाले उत्तरी मार्ग में स्यालकोट (चनाब के पास) और पठानकोट हैं। ये नाम नये हैं, पर उनकी स्थिति प्राचीन है।

लाहौर

इस समय भी पञ्जाब का सब से बड़ा (२½ लाख जनसंख्या) शहर है यहाँ कई रेलवे लाइनों का जंकशन है, पास ही मुग़लपुरा में रेल का बड़ा भारी कारख़ाना है, और मियांमीर में भारी छावनी है। केन्द्रवर्ती स्थिति के कारण लाहौर शहर न केवल पुराने समय में राजधानी था, वरन् आजकल भी यह शहर पञ्जाब प्रान्त की राजधानी है।

यहाँ कई कॉलेज और एक विश्वविद्यालय है। लाहौर में सोने, चांदी के गोटे का काम होता है। चमड़ा आदि के कई कारखाने भी हैं।

अमृतसर

लाहौर से ३३ मील पूर्व में अमृतसर शहर है, जो सिक्खों का पवित्र स्थान है। सरोवर से घिरा हुआ सिक्ख-मन्दिर बड़ा ही सुहावना है। यहाँ रुई, रेशम और शाल दुशाला तयार करने का काम होता है। इस नगर में स्थित जलियानवाला बाग़ के हत्याकांड ने १९२० के असहयोग आन्दोलन को देश भर में फैला दिया था।

मुल्तान

लाहौर से प्रायः पौने दो सौ मील दक्षिण-पश्चिम में मुल्तान शहर चनाब नदी के बायें किनारे के पास स्थित है। इस शहर की स्थिति व्यापार के लिये बड़ी अच्छी है। यहाँ रुई और रेशम का काम अच्छा होता है।

रावलपिंडी

यह नया शहर है, पर उत्तरी भारत में सब से बड़ी छावनी है।

लायलपुर

यहाँ गेहूँ की बड़ी मंडी है। गेहूँ कराची को भेजा जाता है।

अम्बाला

यह नया शहर व्यापार तथा छावनी के लिए मशहूर है।

स्यालकोट

लाहौर के उत्तर में काश्मीर की सीमा पर स्यालकोट व्यापार और शिल्प का केन्द्र बन रहा है। खेल का सामान बनकर यहाँ से दूर दूर को जाता है। यहीं बाबा नानक की समाधि है।

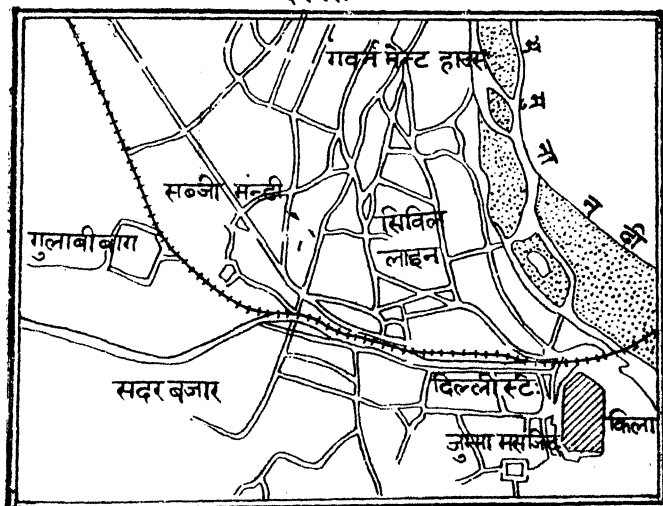
पहाड़ी ढालों पर शिमला, कसौली, धमशाला, डलहौजी और मरी शहर गरमियों में विशेष रूप से आबाद हो जाते हैं।

शिमला नगर ग्रीष्म में न केवल पञ्जाब प्रान्त की वरन् भारत-सरकार की भी राजधानी रहता है।

पहाड़ी भाग में छोटी-छोटी २० रियासतें सतलज के पूर्व में और चम्बा आदि ३ रियासतें सतलज के पश्चिम में स्थित हैं।

दक्षिण में भावलपुर की मुसलमानी रियासत और पटियाला, नाभा, झींद और फ़रीदकोट की रियासतें अधिक बड़ी हैं।

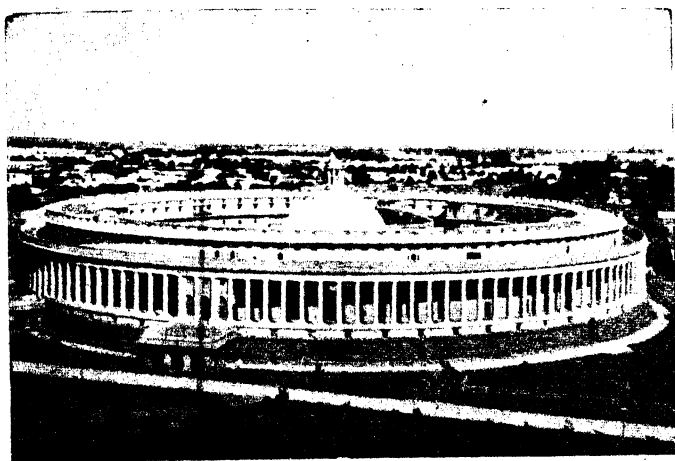
दिल्ली

दिल्ली (जनसंख्या ३ लाख) हिन्दुस्तान की राजधानी है। आज-

६८—दिल्ली नगर और समीपवर्ती प्रदेश

कल दिल्ली शहर और ज़िला (जनसंख्या ३ लाख ८० हज़ार, क्षेत्रफल ४५० वर्गमील) पञ्जाब से अलग है। पर दिल्ली शहर की स्थिति

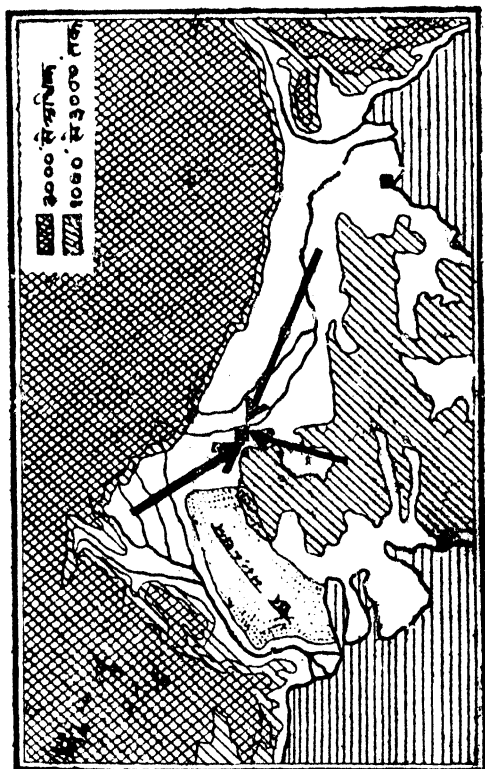
बड़े महत्व की है। यहां कई स्थल मार्ग-मिलते हैं। यहाँ से कराची

६६—कुतुब-मीनार और पृथिवीराज का क़िला

पेशावर, मुरादाबाद, कलकत्ता और बम्बई को रेलवे लाइनें गई हैं। यह शहर यमुना के उस भाग में स्थित है जहाँ तक नावें चल सकती हैं। इस प्रकार दिल्ली से कलकत्ते तक सरल जल-मार्ग है। हवाई जहाजों के लिए भी दिल्ली शहर की केन्द्रवर्ती स्थिति और खुश्क जलवायु बड़ी अच्छी है।

१००—नई दिल्ली का सभा-भवन (एसेम्बली हाउस)

प्राचीन समय से दिल्ली शहर अनेक प्रबल राजाओं की राजधानी रहा है। उनके बनवाये हुए क़िलों और मकानों के भग्नावशेष मीलों तक फैले हुए हैं। क़ुतुबमीनार, हुमायूँ का मक़बरा और लाल क़िला अब भी अच्छी दशा में हैं। पर हाल में पुराने शहर के बाहर नई दिल्ली को बनाने और सजाने में वर्तमान सरकार ने करोड़ों रुपए ख़र्च किये हैं। काउन्सिल ऑफ़ स्टेट, एसेम्बली और वायसराय के विशाल भवन देखने योग्य हैं। नई दिल्ली में ही एरोड्रोम (हवाई जहाज का स्टेशन) है।

१०१—दिल्ली का चाँदनी-चौक

यहाँ से प्रति सप्ताह लन्दन को डाक का हवाई जहाज छूटता है। इसी

१०२—दिल्ली की महत्वपूर्ण स्थिति को सूचित करने वाले भारतवर्ष के तीन प्रधान मार्ग

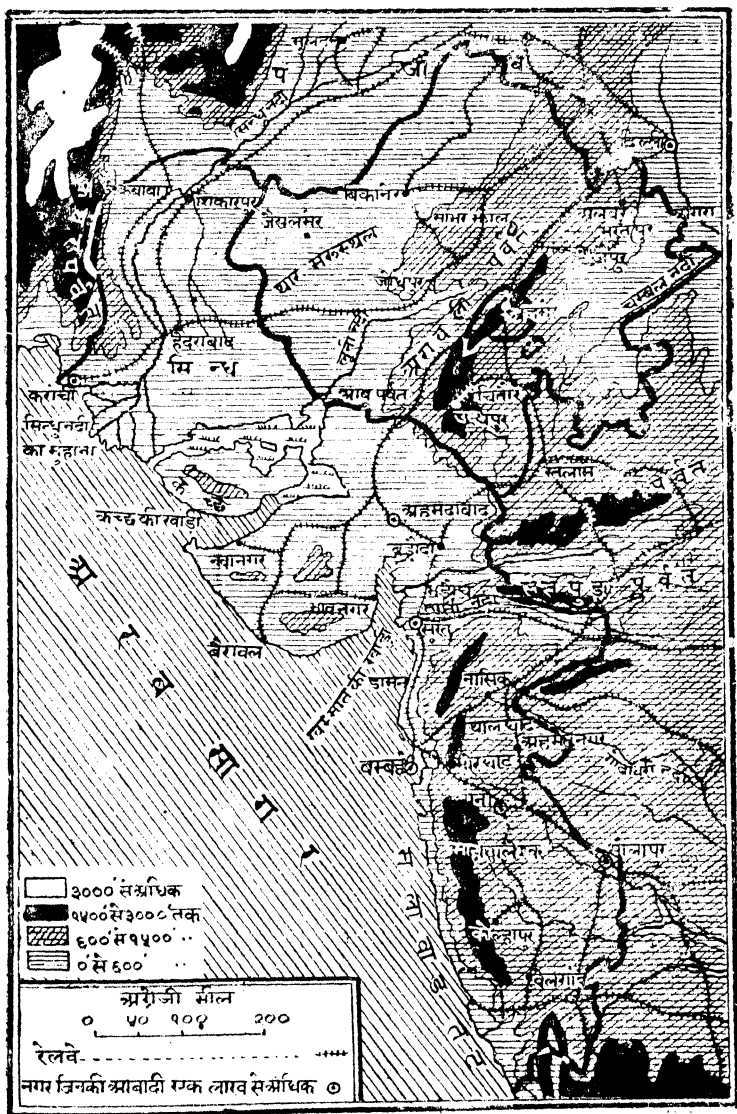
प्रकार एक हवाई जहाज प्रति सप्ताह लन्दन से डाक लेकर यहाँ आता है।

इक्कीसवाँ अध्याय

सिन्ध और बम्बई-प्रान्त

बम्बई प्रान्त (क्षेत्रफल १,५२,००० वर्गमील, जनसंख्या २ करोड़ ६४ लाख) हिन्दुस्तान भर में ब्रह्मा को छोड़ कर सब से बड़ा प्रान्त है। यह प्रान्त उत्तर में सिन्ध प्रान्त (२८·७५ अक्षांश) से लेकर दक्षिण में कनारा ज़िले (१३.५३ अक्षांश) तक १०२६ मील लम्बा है। इसका सबसे अधिक पश्चिमी स्थान मुंज अन्तरीप ६६·४० पूर्वी देशान्तर में और सबसे अधिक पूर्वी स्थान ७६·३० पूर्वी देशान्तर में स्थित है। पर इसका आकार ऐसा विषम है कि इसकी चौड़ाई कहीं भी ३०० मील से अधिक नहीं है। सिन्ध प्रान्त के उत्तर में बिलोचिस्तान, उत्तर-पूर्व में पञ्जाब और राजपूताना है। बम्बई के पूर्व में मध्यभारत की रियासतें मध्यप्रान्त, बरार और हैदराबाद की रियासत है। बम्बई प्रान्त के दक्षिण में मैसूर राज्य और मद्रास प्रान्त का दक्षिणी कनारा ज़िला है। बम्बई प्रान्त के पश्चिम में सब कहीं (अरब) समुद्र है। नये शासन-विधान के अनुसार सिन्ध एक नया प्रान्त बन गया है।

सिन्ध प्रान्त वास्तव में निचली सिन्ध-घाटी का अत्यन्त खुश्क भाग है।

१०३—सिन्ध-बम्बई-प्रान्त और राजपूताना

बम्बई प्रान्त में तीन प्राकृतिक प्रदेश हैं :—

१—कच्छ, काठियावाड़, बड़ौदा, और गुजरात।

२—पश्चिमी तट का आर्द्र प्रदेश जो पश्चिमी घाट और समुद्र के बीच में स्थित है।

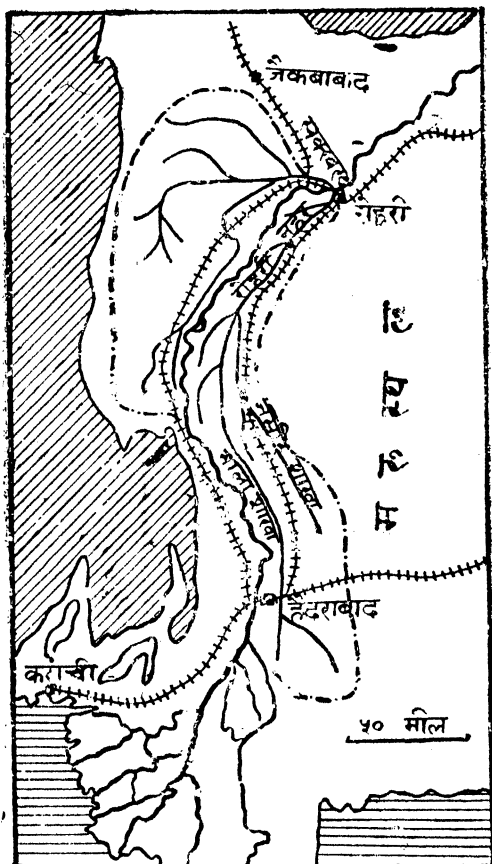
३—दक्षिणी लावा या काली मिट्टी का प्रदेश जो पठार का ही अंग है।

सिन्ध-प्रान्त

पहले सिन्ध प्रान्त का राजनैतिक सम्बन्ध बम्बई प्रान्त से था। इस सम्बन्ध का कारण यह था कि जब सन् १८४३ ई० में ईस्ट इण्डिया कम्पनी ने सिन्ध को छीना, उस समय पञ्जाब में सिक्खों का राज्य था। इसलिए सिन्ध को बम्बई प्रान्त में ही मिला दिया गया। पर भौगोलिक दृष्टि से यह (सिन्ध) प्रान्त पञ्जाब से अधिक मिलता-जुलता है। नये शासन-सुधार के अनुसार सिन्ध एक अलग प्रान्त बन गया।

सिन्ध का ख़ुश्क, कछारी और निचला मैदान बिलोचिस्तान के पठार और राजपूताना के थार-रेगिस्तान के बीच में घिरा हुआ है। सिन्ध नदी प्रायः इसके बीच में होकर बहती है। सिन्ध नदी ने इस प्रान्त पर वही कृपा की है जो नील नदी ने मिस्र देश पर की है। उत्तरी-पूर्वी अफ़्रीका और अरब के मरुस्थल की रुकावट के कारण दक्षिणी-पश्चिमी मानसून (मौसमी हवा) इस ओर अधिक पानी नहीं ला पाती है। भाप के रूप में यदि हवा कुछ पानी ले भी आवे तो सूर्य की विकराल गर्मी और किसी पहाड़ के अभाव के कारण यहाँ पानी बरसने नहीं पाता है। इसीलिए साल भर में इस प्रान्त में पाँच इंच से भी कम वर्षा होती है।

ऐसी दशा में हिमालय की बरफ़ से पिघले हुए पानी की बाढ़ लाकर सिन्ध ने सचमुच इस प्रदेश को जीवन प्रदान किया है। यहाँ के लोग वर्षा पर निर्भर नहीं रहते हैं। समतल मैदान में बाढ़ के पानी का अधिक से अधिक उपयोग करने के लिए यहाँ के लोगों ने बहुत

प्राचीन समय से ही नदी से नहर निकालने का प्रयत्न किया। इन

१०४—सिन्ध प्रान्त की नहरें और रेल

नहरों से सिंचाई हो जाने के कारण नदी के किनारे से कुछ दूर तक खेती होती रही है। पर जिन दिनों में बाढ़ का पानी सूख जाता है उन

दिनों में कोई फ़सल नहीं हो सकती है। इस प्रकार नदी के आस पास का प्रदेश सब कहीं हरा भरा मिलता है। पर नदी से दूर जाने पर विकराल रेगिस्तान मिलता है। कहीं कहीं पुरानी सूखी हुई नहरों और प्राचीन शहरों* के निशान मिलते हैं। सिन्ध नदी बड़ी चंचल है। काँप की मिट्टी लाकर वह लगातार नई ज़मीन बढ़ाती रहती है। अब से प्रायः १,२०० सौ वर्ष पहले जब अरबी लोगों ने इस प्रान्त पर हमला किया था तो समुद्र-तट पर देवल नाम का सुन्दर नगर था। पर अब इस नगर की स्थिति कई मील भीतर की ओर पड़ गई है। सिन्ध प्रान्त में चौड़ी ख़ुश्क और गहरी घाटियाँ भी अक्सर मिलती हैं। इनसे सिद्ध होता है कि सिन्ध नदी अपनी धारा को भी बदलती रही है। किसी समय में यह नदी वर्तमान डेल्टा से कई सौ मील दक्षिण-पूर्व की ओर कच्छ की खाड़ी में गिरती थी।

हाल में नदी के उजाड़ मुहाने से प्रायः २०० मील ऊपर सक्खर नगर के नीचे नदी के आरपार एक विशाल बाँध बनाया गया है। इस बाँध के बन जाने से नदी के पानी से बड़ी बड़ी नहरों के द्वारा दूर दूर तक सिंचाई होने लगी है।

उपज

सिन्ध की ज़मीन काँप की मिट्टी से बनी होने के कारण बड़ी उपजाऊ है। केवल पानी की कमी है। जहाँ कहीं सिंचाई हो जाती है वहाँ अच्छी फ़सलें होती हैं। गेहूँ और कपास यहां की मुख्य फ़सल हैं। थोड़ा बहुत धान और दूसरा अनाज भी होता है।

* महेंजोदड़ो के भग्नावशेषों ने संसार को सर्वोच्च सभ्यता को प्रगट किया है।

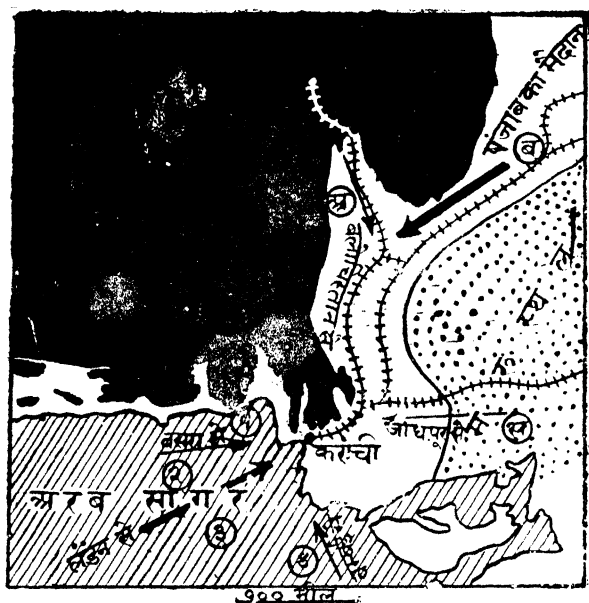
नगर

कराची शहर सिन्ध नदी के डेल्टा* से कुछ दूर पश्चिम की ओर बसा है। यह योरुप के लिए हिन्दुस्तान का निकटतम बन्दरगाह और सिन्ध प्रान्त की राजधानी है। कराची से ही सारे पञ्जाब और सिन्ध का गेहूँ बाहर

१०५— कराची और दिल्ली आदि नगरों में मोटरों के होते हुए भी ऊँट-गाड़ियाँ बड़ी शान से चला करती हैं।

भेजा जाता है। यहाँ से बहुत सी कपास भी बाहर जाती है। ख़ुश्क जलवायु के कारण अभी यहाँ पुतलीघर नहीं बने हैं। यहाँ से एक रेल सिन्ध नदी के डेल्टा के सिरे पर उस स्थान का गई है जहाँ पुल बन सकता है। यहीं नदी के पूर्वी किनारे पर हैदराबाद का शहर है। दूसरी ओर पश्चिमी

* सिन्ध नदी का डेल्टा बड़ा ही उजाड़ और निर्जन है। दलदल और गोरन के आगे केवल जंगली घास और जंगली पौधे मिलते हैं। गंगा के डेल्टा में जो धान की फ़सल या सघन आबादी है उसका यहाँ नाम भी नहीं है।

किनारे पर छोटा नगर कोटरी है। हैदराबाद से एक रेल थार रेगिस्तान को पार करके लूनी जंकशन में बम्बे-बड़ौदा और सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे से मिल जाती है। दूसरी रेल सिन्ध नदी के किनारे किनारे रोहरी होती

१०६—कराची में कई जल और स्थल-मार्ग मिलते हैं

हुई पंजाब को गई है। रोहरी और सक्खर के बीच में एक दूसरा पुल है। यहाँ नदी के बीच में एक छोटा सा द्वीप है। इसी के सहारे से बड़ा ही अद्भुत झूले का (सस्पेंशन) पुल बना है। सक्खर शहर बड़ा ही सुन्दर व्यापारिक केन्द्र है। यहाँ से एक रेलवे बोलन दर्रे से क्वेटा को गई है। दूसरी रेलवे सक्खर (रूक) जंकशन से सिन्ध के दायें किनारे होकर कराची की ओर जाती है।

कच्छ

सिन्ध प्रान्त के दक्षिण (६,००० वर्गमील) में कच्छ प्रायद्वीप है। यह तीन ओर रन के नमकीन रेगिस्तान से घिरा है। यह रन अप्रैल से अक्टूबर तक वर्षा ऋतु में एक दो हाथ पानी से घिर जाता है। और दिनों में ख़ुश्क नमकीन उजाड़ हो जाता है। प्रायः सब का सब कच्छ प्रायद्वीप वृक्ष-रहित उजाड़ है। अधिकतर प्रदेश नीचा है। कहीं कहीं रेतीले अथवा पथरीले टीले हैं। भीतर की ओर कुछ सजल भागों में खेती होती है। भुज नगर यहाँ की राजधानी है।

काठियावाड़

काठियावाड़* का ख़ुश्क प्रायद्वीप कुछ अच्छा है। यह प्रदेश कई छोटी छोटी रियासतों में बँटा है। उपजाऊ भागों में गाँव हैं। ज्वार, बाजरा, कपास यहाँ की मुख्य उपज हैं। जहाँ सिंचाई की सुविधा है वहाँ गेहूँ उगाया जाता है। इसके बहुत से भागों में ऊसर भूमि है। दक्षिण-पश्चिम की ओर कुछ नग्न और कुछ वृक्षों से ढकी हुई पहाड़ियाँ हैं। जूनागढ़ के पास गिरिनार-पर्वत पर सुन्दर मन्दिर बने हैं। पोरबन्दर के पास मकान बनाने योग्य चूने का पत्थर निकलता है। समुद्र-तट के पास अक्सर स्थानों में नमक के ढेर पड़े हुए हैं। काठियावाड़ कई छोटे छोटे देशी राज्यों में बँटा हुआ है। इनमें भावनगर, ध्रनगाधरा, गोन्दाल, जूनागढ़ और नवानगर या जामनगर मुख्य हैं।

गुजरात

गुजरात की ज़मीन भी प्रायः समतल है। उत्तरी भाग की ज़मीन

---

* इसका प्राचीन नाम सुराष्ट्र है। जब से काठी लोग यहाँ आकर बसे तब से इसका नाम काठियावाड़ पड़ गया।

रेतीली है। पानी भी कम बरसता है। लेकिन दक्षिण की ओर बढ़ने पर अच्छी ज़मीन होती जाती है। नर्मदा के आस पास सर्वोत्तम ज़मीन है। इधर पानी भी खूब बरसता है। इसलिए दक्षिणी गुजरात में चावल, ईख, कपास आदि सभी फ़सलें होती हैं।

नगर

अहमदाबाद साबरमती नदी के किनारे गुजरात के प्रायः मध्य भाग में स्थित है। इसी केन्द्रवर्त्ती स्थिति के कारण अहमदाबाद शहर पुराने समय से गुजरात की राजधानी रहा है। कपास उगानेवाले प्रदेश के बीच में होने से यहाँ सूत कातने और कपड़ा बुनने के कई कारख़ाने हैं। कपड़े के अतिरिक्त यहाँ चमड़े और कागज़ का भी काम होता है। नदी के दूसरे किनारे पर एक रम्य स्थान पर महात्मा गाँधी जी का सत्याग्रह-आश्रम है, जो अब हरिजन-आश्रम हो गया है।

सूरत

यह नगर ताप्ती नदी के मुहाने के पास स्थित है। अब से प्रायः डेढ़ सौ वर्ष पहले यह नगर हिन्दुस्तान का एक प्रधान बन्दरगाह था। लेकिन नदी ने मिट्टी लाकर मुहाने को उथला बना दिया है। इसलिए जैसे जैसे बम्बई की बढ़ती हुई, वैसे वैसे सूरत का महत्व घटता गया।

बड़ौदा

यह शहर बड़ौदा राज्य की राजधानी है। यहाँ भी रुई के कई कारखाने हैं।

यह तीनों ही नगर बम्बई से आरम्भ होने वाली बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे के स्टेशन हैं। अहमदाबाद से रेलवे की एक शाखा काठियावाड़ को गई है।

पश्चिमी तटीय प्रदेश

यह तटीय मैदान पश्चिमी घाट और अरब-सागर के बीच में स्थित

है। उत्तर में नर्मदा और ताप्ती नदियों के मुहानों तथा दक्षिण में ट्रावनकोर के पास यह मैदान अधिक चौड़ा है। इस समस्त तट पर केवल एक ही अच्छा द्वीप है जिस पर बम्बई शहर बसा है। शेष तट कुछ भी कटा फटा नहीं है।

पश्चिमी घाट उत्तर में ताप्ती-घाटी के पास से आरम्भ होते हैं। पूना के उत्तर में वे बहुत नीचे और टूटे फूटे हैं। पूना के दक्षिण में बेलगाँव के पास तक पश्चिमी घाट बहुत ऊँचा है। इस ओर वे टूटे फूटे भी हैं। बेलगाँव के अक्षांश के नीचे पश्चिमी घाट में एक द्वार है जहाँ होकर एक रेल गोआ को गई है। इस द्वार के आगे नीलगिरि तक पश्चिमी घाट और भी अधिक ऊँचे हो गए हैं। इस प्रकार पश्चिमी घाट और अरब समुद्र के बीच में तटीय मैदान की चौड़ाई केवल तीस या चालीस मील है। यह मैदान अक्सर बारीक मिट्टी से बना है। इसलिए यह प्रदेश अत्यन्त उपजाऊ है। दक्षिणी-पश्चिमी मौसमी हवाओं के सीधे मार्ग में स्थित होने के कारण यहाँ प्रबल वर्षा होती है। वर्षा की मात्रा उत्तर से दक्षिण की ओर क्रमशः बढ़ती जाती है। इसी प्रकार समतल मैदान की अपेक्षा पहाड़ के पश्चिमी ढालों पर अधिक वर्षा होती है।

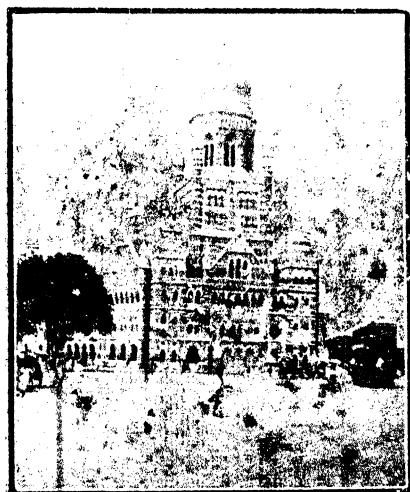
ज़मीन की बनावट और जलवायु के अनुसार तटीय प्रदेश तीन भागों में बाँटा जा सकता है :—

१—समुद्र-तट के बिल्कुल पास यहां अक्सर रेतीले टीले हैं। इनमें कहीं कहीं गोरन के दलदल हैं। पर अधिकतर भागों में नारियल के बगीचे हैं। इन्हीं बगीचों के बीच में थोड़ी थोड़ी दूर पर सुन्दर गाँव हैं। गाँवों के घर अक्सर नारियल के ही पत्तों से छाये जाते हैं।

२—तट से कुछ भीतर की ओर समतल भूमि है। यहां चावल की खेती होती है। बीच-बीच में नारियल, सुपारी आदि के पेड़ हैं। कहीं कहीं पश्चिमी घाट से निकलने वाली छोटी, पर तेज़ नदियों ने समुद्र-तट के रेतीले टीलों की रुकावट के कारण अनूप (लेगून) बना दिये है। इन

१०८—विक्टोरिया टर्मिनस स्टेशन (बम्बई)

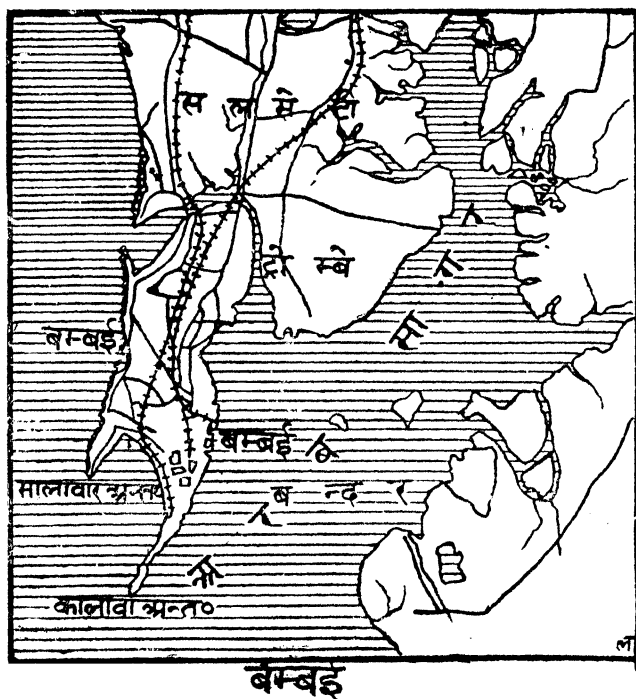
१०७—बम्बई का मेडिकल कालेज

अनूपों में छोटी छोटी नावें चला करती हैं, और इधर उधर सामान ले जाती हैं। इधर के गाँव हिन्दुस्तान के और गाँवों से भिन्न हैं। प्रत्येक

१०६—म्युनिसिपल कारपोरेशन की इमारत

घर में नारियल का बग़ीचा है। और एक घर दूसरे घर से दूर है। यह प्रदेश काली मिर्च और दूसरे मसालों के लिये मशहूर है।

३—इधर के सपाट पहाड़ी ढाल तरह तरह के पेड़ों से ढके हुए हैं। इनमें सागौन (टीक) के पेड़ अत्यन्त मूल्यवान हैं। पेड़ काट कर तेज़ पहाड़ी नदियों में डाल दिये जाते हैं और किसी अनुकूल स्थान पर निकाल लिए जाते हैं। ये छोटी छोटी तेज़ नदियाँ नावों के चलने योग्य नहीं हैं, पर इनसे बिजली बनाई जा सकती है।

उपजाऊ होने से पश्चिमी तट अत्यन्त घना बसा हुआ है। पर अधिकतर आबादी छोटे छोटे गाँवों में बसी हुई है। बड़े बड़े शहर कम हैं।

बम्बई इस ओर सब से बड़ा और सारे हिन्दुस्तान में दूसरे नम्बर का शहर है। शहर इसी नाम के द्वीप पर बसा है। इसकी आबादी १० लाख से ऊपर है। स्थल से घिरी हुई खाड़ी ने यहाँ के बन्दरगाह

१०—बम्बई और समीपवर्ती प्रदेश

को अत्यन्त सुरक्षित बना दिया है। बम्बई से भीतर की ओर बढ़ने से मार्ग में पश्चिमी घाट पड़ते हैं। वे इतने नीचे और कटे फटे हैं कि उनमें होकर सुगम मार्ग बना लिए गए हैं। बम्बई शहर रेल द्वारा

दिल्ली, इलाहाबाद, कलकत्ता और मद्रास आदि सभी मशहूर शहरों से जुड़ा हुआ है। इसलिए बम्बई को अक्सर हिन्दुस्तान का प्रवेश-द्वार (गेट-वे) कहते हैं। बम्बई के पृष्ठ-प्रदेश में रुई बहुत होती है।

१११—गोआ-नगर का एक दृश्य

शहर की तर जलवायु कपड़ा बुनने के लिए बड़ी अच्छी है। इसलिए बम्बई में कपड़ा बुनने की कई मिलें हैं। ये मिलें बिजली के जोर से चलती

हैं। यह बिजली पश्चिमी घाट के अनुकूल स्थानों में तयार होती है और तार द्वारा बम्बई भेज दी जाती है। इससे बम्बई से आस पास के नगरों को बिजली के ज़ोर से चलने वाली इलेक्ट्रिक रेलें छूटा करती हैं।

पश्चिमी तट पर बम्बई के बाद दूसरा उत्तम बन्दरगाह **मोरम-गोआ** है। यह शहर और इसके पीछे का देश पुर्तगाल वालों के अधिकार में है।

पठार

तटीय प्रदेश के भीतर पठार का प्रदेश हिन्दुस्तान में सब से अधिक पुराना भाग है। करोड़ों वर्ष पहले यहां से इतना लावा निकला कि उसने २ लाख वर्गमील के प्रदेश को बिल्कुल ढक लिया। लावा के पहले देश का कैसा दृश्य था, इसका पता लगाना भी कठिन हो गया। केवल कुछ ही स्थानों पर नर्मदा आदि नदियों ने लावा की गहरी तहों को काट कर नीचे की कड़ी और पुरानी तहों को प्रकट किया है। बम्बई प्रान्त के पठार की अधिकतर ज़मीन इसी लावा की काली मिट्टी से बनी है। दक्षिण की ओर की ज़मीन कुछ कुछ लाल है।

इस पठार की औसत उँचाई डेढ़ दो हज़ार फ़ुट है। पर पश्चिमी भाग पठार के धरातल से प्रायः एक हज़ार फ़ुट अधिक ऊँचा है। इसलिए जब दक्षिणी-पश्चिमी हवाएँ पहाड़ से उतर कर इधर आती हैं तो वे बहुत कम पानी बरसाती हैं। इस ओर सब कहीं साल में ४० इंच से कम ही पानी बरसता है। कुछ मध्यवर्ती गाँवों में २० इञ्च से भी कम पानी बरसता है। समुद्र दूर होने के कारण इस ओर ग्रीष्म में अधिक गरमी और शीतकाल में अधिक ठंड पड़ती है। यदि हम पश्चिमी घाट की चोटी पर चढ़कर अरब सागर की ओर मुँह करें तो सब कहीं हरा-भरा दृश्य दिखाई देता है। पर यदि हम पूर्व की ओर मुँह फेर लें तो सब कहीं प्रायः ख़ुश्क प्रदेश नज़र आता है।

पर काली ज़मीन में नमी रखने की शक्ति अधिक होती है। इसी

लिए उत्तर की अपेक्षा दक्षिण की लाल भूमि में तालाबों से सिंचाई का अधिक प्रबन्ध है।

यहाँ की ज़मीन उपजाऊ है। इसलिए ख़ुश्क होने पर भी प्रायः ७० फ़ी सदी ज़मीन खेती के काम आती है। १७ फ़ी सदी ज़मीन बनों से ढकी है। यहाँ की प्रधान फ़सल कपास है। ज्वार, बाजरा भी बहुत होता है। इधर के लोगों का यही मुख्य भोजन है, जैसा कि तटीय प्रदेश का मुख्य भोजन चावल है। गेहूँ, मूँगफली और (कहीं कहीं) ईख की भी खेती होती है।

तटीय प्रदेश की अपेक्षा इस ओर बहुत कम आबादी है। प्रति वर्ग मील में केवल १५० मनुष्य रहते हैं। इस प्रदेश के लोगों की भाषा मराठी है।

पश्चिमी घाट के सिरे के पास बम्बई से ८० मील दक्षिण-पूर्व की ओर पूना शहर बसा है। यह शहर पश्चिमी घाट के दर्रे का नियन्त्रण करता है। शहर विशाल मरहठा साम्राज्य की राजधानी रह चुका है। पर १८७६ की आग में पेशवा का महल जल गया। अब भी शहर शिक्षा का केन्द्र है। २,००० फ़ुट की ऊँचाई पर बसे होने से गरमी की ऋतु में यहां बम्बई से कुछ अधिक ठंडक रहती है। यहीं हिन्दुस्तान का सबसे बड़ा मेट्योरालोजिकल ऑफ़िस है।

पूना से दक्षिण-पूर्व में दूसरा बड़ा नगर शोलापुर है। यहाँ रुई के कई कारख़ाने हैं।

अधिक दक्षिण में बड़ा नगर बेलगाँव है। यहां भी सूती कपड़ों का कारबार है।

नासिक नगर बम्बई से उत्तर-पूर्व की ओर गोदावरी के निकास के पास बसा है। यहां के घरों में लकड़ी का सुन्दर काम है।

बाईसवाँ अध्याय

मद्रास

मद्रास प्रान्त (१,४३,८७० वर्गमील, जनसंख्या ४ करोड़ ७२ लाख) का समुद्र-तट बङ्गाल की खाड़ी की ओर १,२०० मील लम्बा है। अरब सागर की ओर मद्रास प्रान्त के समुद्र-तट की लम्बाई केवल ४५० मील है। इस प्रकार यह प्रान्त पूर्व की ओर ८ अक्षांस से २० उत्तरी अक्षांश तक और पश्चिम की ओर ८ अक्षांश से १४ उत्तरी अक्षांश तक फैला हुआ है। इसकी अधिक से अधिक लम्बाई १,००० मील और बड़ी से बड़ी चौड़ाई ३८० मील है। स्थल की ओर यह प्रान्त उड़ीसा, मध्य प्रान्त, हैदराबाद के राज्य और बम्बई प्रान्त को छूता है। शेष सब ओर समुद्र है। यदि चिल्का झील से एक रेखा कृष्णा और तुङ्गभद्रा नदियों को छूती हुई पश्चिमी-घाट के उस पार अरब सागर तक खींची जावे तो इस रेखा के दक्षिण में सारा मद्रास प्रान्त, मैसूर और कुर्ग आ जायगा।

मद्रास प्रान्त में निम्न प्राकृतिक प्रदेश शामिल हैं :—

(१) मलाबार अथवा अरब सागर के किनारे वाला पश्चिमी तट।

(२) कर्नाटक।

(३) उत्तरी सरकार।

(४) दक्खिन का पठार।

(१) **मद्रास का पश्चिमी** तट प्रायः बम्बई के ही पश्चिमी तट से मिलता है। पहाड़ी सपाट ढालों पर बन है। समस्त प्रदेश के ½ भाग में बन ही बन है। तट के पास रेतीले टीलों पर नारियल के पेड़ हैं। रेतीले टीलों के पीछे समतल कछारी मैदान हैं। यहाँ पश्चिमी घाट से

११२—मलाबार-तट के एक गाँव के बोझा ढोने वाले

आने वाली छोटी छोटी नदियों ने उथले अनूप बना दिये हैं। यह अनूप नहरों द्वारा एक दूसरे से तथा समुद्र से जुड़े हुए हैं। इस प्रकार इस ओर सैकड़ों मीलों तक नावें चल सकती हैं। यह प्रदेश अत्यन्त उपजाऊ है। यहाँ दक्षिणी-पश्चिमी मानसून से प्रबल वर्षा होती है। अनूपों (लेगून) के किनारों पर नारियल के पेड़ लगे हैं। खेतों में धान उगाया

जाता है। जहाँ तहाँ सुपारी और काली मिर्च के बगीचे हैं। इस उपज को बाहर भेजने के लिए अभी तक इस ओर कोई बड़ा बन्दरगाह न था। हाल में कोचीन, ट्रावनकोर और मद्रास-सरकार की सम्मति से कोचीन बन्दरगाह को गहरा करके अच्छा बन्दरगाह बनाया गया है। पहले बन्दरगाह के मुहाने पर बालू और मिट्टी की रुकावट थी। अब उसमें प्रायः दो मील लम्बी, ४०० फ़ुट चौड़ी और ३५ फ़ुट गहरी नहर खोद दी गई है। इसमें होकर बड़े से बड़े जहाज़ भीतर जा सकेंगे। यह प्रदेश अत्यन्त घना बसा है। ट्रावनकोर में प्रति वर्गमील में १,२०० मनुष्य रहते हैं। अधिकतर आबादी छोटे छोटे गाँवों में रहती है। केवल तट के पास कुछ शहर हैं।

त्रिवेन्दुरम शहर ट्रावनकोर राज्य की राजधानी है और रेल द्वारा मद्रास से जुड़ा हुआ है। **एलपी** और **क्विलन** नगर भी ट्रावनकोर राज्य में ही स्थित हैं, और चटाई और रस्सी बनाने के लिए प्रसिद्ध हैं।

कालीकट पुर्तगालियों के आने से पहले एक बढ़ा-चढ़ा हुआ नगर था और मसाले के व्यापार के लिए प्रसिद्ध था। इस समय भी यह नगर मद्रास प्रान्त के बड़े नगरों में गिना जाता है। यहाँ नारियल की गिरी से तेल पेरने का काम बहुत होता है। **कोचीन** शहर (बन्दरगाह की नई योजना के अनुसार) इस ओर सबसे बड़ा नगर हो रहा है। **मंगलोर** एक साधारण नगर है और पालाघाट होकर जाने वाली रेल द्वारा मद्रास से जुड़ा है।

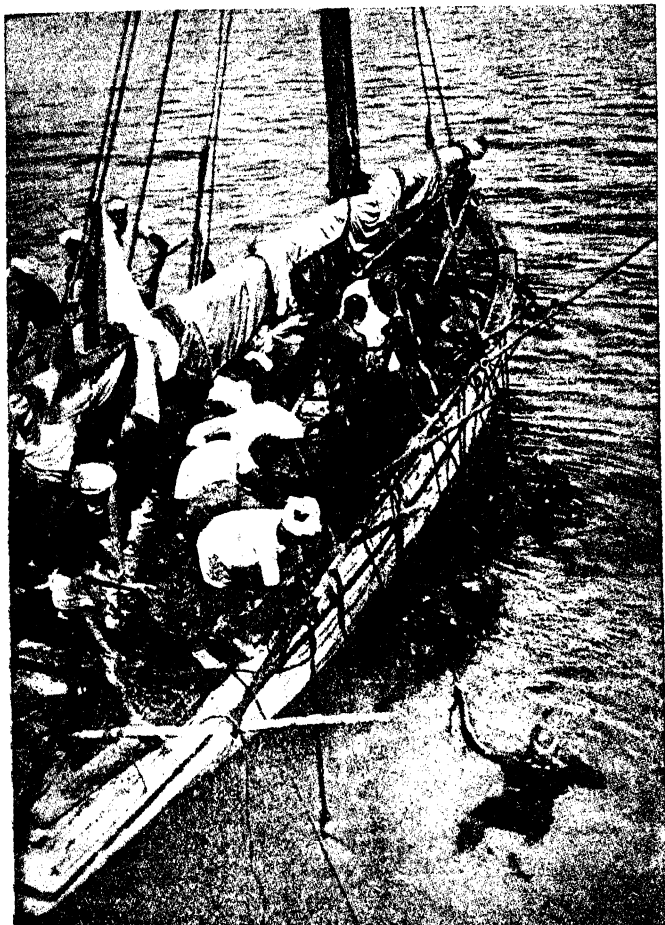
कर्नाटक

मद्रास प्रान्त का कर्नाटक प्रदेश कुमारी-अन्तरीप से मद्रास शहर के उत्तर में प्रायः १५ उत्तरी अक्षांश तक चला गया है। समुद्र तट से भीतर की ओर कार्डामम पहाड़ नीलगिरि और पूर्वी घाट इसकी सीमा बनाते हैं। समुद्र-तट के पास चौड़ा मैदान है। भीतर की ओर पर्वतीय प्रदेश है। इस प्रदेश में पश्चिमी घाट की रुकावट के कारण दक्षिणी-

११३—मद्रास प्रान्त तथा हैराबाद और मैसूर के राज्य

पश्चिमी हवाओं से ग्रीष्म ऋतु में पानी नहीं बरसने पाता है। पर जब शीतकाल में उत्तरी-पूर्वी मानसून लौट कर इस तट पर टकराती है तो अक्टूबर, नवम्बर और दिसम्बर के महीने में ४० इंच से ऊपर वर्षा हो

११४—दक्षिण-भारत के एक गाँव का दृश्य

जाती है। पर जैसे जैसे यह हवा तट से भीतर की ओर बढ़ती है, वैसे वैसे इसकी भाप कम होती जाती है। इसी से भीतर की ओर पहाड़ी भाग में कम पानी बरसता है। इस प्रकार इस भाग में वर्षा की कमी है। लेकिन ज़मीन उपजाऊ है, इसलिए कर्नाटक प्रान्त में सिंचाई का प्रबन्ध किया गया है। पेरियर प्रोजेक्ट सिंचाई की विचित्र योजना है। पहले पेरियर नदी (ट्रावनकोर में) पश्चिमी घाट की प्रचुर वर्षा अरब सागर में बहा ले जाती थी। फिर पश्चिम की ओर पेरियर की घाटी में एक बड़ा बाँध बना दिया गया। इससे ऊपरी घाटी एक विशाल

११५ – लंका और मद्रास के बीच वाले उथले समुद्र में मोती निकाले जाते हैं।

झील बन गई। फिर पश्चिमी घाट में सुरंग बनाई गई। इसी सुरंग द्वारा पश्चिमी घाट का पानी मद्रास प्रान्त की ओर लाया गया। अब यह पानी मैडूरा या मदुरा के आस पास हज़ारों एकड़ समतल भूमि को सींचने में खर्च होता है। अर्काट के दक्षिण और मद्रास शहर के पश्चिम में, पोन्इनी, पालार और चेयार नाम की छोटी छोटी नदियों से सिंचाई होती है। पर सिंचाई का सब से बड़ा प्रबन्ध कावेरी डेल्टा में है। यहाँ सैकड़ों वर्षों से सिंचाई का काम होता आया है। यहाँ लगभग १० लाख एकड़ ज़मीन सींची जाती है।

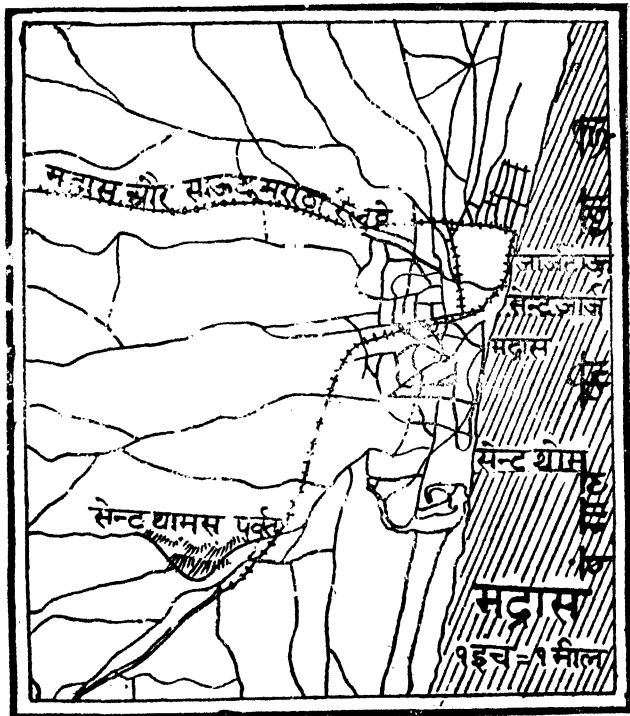
तटीय मैदान की प्रधान फ़सल चावल है। कपास, मूँगफली, ईख और तम्बाकू भी बहुत होती है। ऊँचे भागों में जहाँ सिंचाई की सुविधा नहीं है, वहाँ ज्वार और बाजरा उगाया जाता है। अधिक ऊँचे ढालों पर बन हैं। टीक (साल) और चन्दन के पेड़ अत्यन्त मूल्यवान हैं। साल के सर्वोत्तम बन कोयम्बटूर में और नीलगिरि के ढालों पर हैं। नेलोर जिले में बहुत सा अभ्रक निकाला जाता है। समुद्र-तट से नमक मिलता है। समुद्र से ही मछली और मोती निकालने का काम भी कई स्थानों में होता है।

इस प्रदेश की भाषा तामिल है और आबादी सब कहीं घनी है। प्रायः प्रति वर्गमील में ४०० मनुष्य रहते हैं।

नगर

मद्रास (जनसंख्या ५ लाख) शहर हिन्दुस्तान में तीसरे नम्बर का शहर है। पर यह शहर कलकता या बम्बई से अधिक खुला हुआ है यहाँ से बम्बई, कालीकट, तूतीकोरन और कलकत्ता को रेलवे लाइनें गई हैं। बकिंघम-नहर मद्रास को कृष्णा डेल्टा और बेजवादा से मिलाती है। पर मद्रास का बन्दरगाह कृत्रिम है। इसका पृष्ठ-प्रदेश भी अधिक धनी नहीं है। इसलिए यहाँ का विदेशी व्यापार अधिक

बढ़ा चढ़ा नहीं है। यहाँ से दिसावर को चमड़ा अधिक जाता है। चमड़े का काम भी यहाँ अधिक होता है। कुछ रुई के भी कारखाने हैं।

मद्रास के दक्षिण में पाण्डिचेरी बन्दरगाह फ्रांसीसियों के अधिकार

११६—मद्रास शहर की स्थिति

में हैं। तूतीकोरन और धनुषकोटि (रामेश्वरम् द्वीप) से लङ्का को जहाज जाया करते हैं।

वैगाई नदी के किनारे मदुरा एक बहुत पुराना शहर है। यह शहर रँगने, साफ़ा बुनने और पीतल के बर्तन बनाने के लिये प्रसिद्ध है। त्रिचिनापल्ली और तंजोर भी भीतर की ओर प्राचीन ऐतिहासिक नगर है।

उत्तरी सरकार

यह प्रदेश नेलोर शहर के पास से आरम्भ होकर उड़ीसा तक चला गया है। इस प्रदेश के बीच में कृष्णा और गोदावरी के विशाल डेल्टा हैं। पश्चिम की ओर पूर्वीघाट की पहाड़ियाँ हैं। उत्तर की ओर महानदी के डेल्टा ने बढ़ते-बढ़ते चिल्का झील को समुद्र से अलग कर दिया है। नदियों की काँप से बनी हुई नई जमीन उपजाऊ है। पुरानी पहाड़ियाँ अक्सर नङ्गी और वीरान हैं। पर किसी किसी पहाड़ी की पुरानी और कड़ी चट्टानों से मूल्यवान खनिज मिलते हैं। विज़िगापट्टम के पास बहुत सा मैंगनीज़ निकलता है।

जलवायु

उत्तरी सरकार में करनाटक से अधिक वर्षा होती है। यह वर्षा दक्षिणी पश्चिमी मानसून के चलने पर ग्रीष्म-ऋतु में होती है।

उपज

इस प्रदेश की प्रधान फ़सल चावल है। पर दक्षिण की ओर वर्षा की कमी के कारण ज्वार और बाजरा अधिक होता है और चावल कम होता है। उत्तर की ओर वर्षा की मात्रा बढ़ने से चावल अधिक और ज्वार-बाजरा कम होता है। यहाँ तक कि उड़ीसा की सीमा के पास केवल चावल ही होता है। ज्वार और बाजरा का प्रायः अभाव है। कृष्णा और गोदावरी के डेल्टा में सिंचाई का प्रबन्ध है इसलिये यहाँ पर वर्षा कम होने पर भी चावल ही उगाया जाता है। कुछ उजाड़ पहाड़ियों और चरागाहों को छोड़ कर प्रायः शेष सारी जमीन खेती के काम

आती है। यह एक धनी प्रदेश है। प्रति वर्गमील में प्रायः ३५० मनुष्य रहते हैं। यहाँ के रहने वाले तेलिगू भाषा बोलते हैं।

कर्नाटक के तट की तरह उत्तरी सरकार के तट पर भी प्राकृतिक बन्दरगाहों का अभाव है। रेत और उथले पानी के कारण बड़े-बड़े जहाजों को छोटे छोटे बन्दरगाहों से एक दो मील की दूरी पर ठहरना पड़ता है। इस ओर विजिगापट्टम का बन्दरगाह कुछ कुछ सुरक्षित है। इसे

११७—विजिगापट्टम का सुरक्षित बन्दरगाह

सुधारने का काम पिछले वर्ष समाप्त हुआ। कोकेनाडा बन्दरगाह का पृष्ठ प्रदेश बहुत धनी है। गोपालपुर, कलिंगापट्टम, बिमलीपट्टम और मछलीपट्टम दूसरे छोटे छोटे बन्दरगाह हैं जिनमें कुछ कुछ तटीय व्यापार होता है। मद्रास प्रान्त के बिलारी, कर्नूल, कडापा और अनन्तपुर जिले मैसूर और हैदराबाद राज्यों के बीच में स्थित हैं और दक्खिनी पठार-प्रदेश के अंग हैं।

तेईसवाँ अध्याय

पठार के देशी राज्य

हैदराबाद

हैदराबाद का राज्य (८३,००० वर्गमील, जनसंख्या एक करोड़ ४४ लाख) हिन्दुस्तान के देशी राज्यों में सब से बड़ा और धनी है। उत्तर में इस राज्य को पैनगङ्गा नदी बरार से और पर्णाहिता तथा गोदावरी मध्य-प्रान्त से अलग करती हैं। दक्षिण में तुंगभद्रा, कृष्णा नदियाँ और पूर्वी घाट की कुछ पहाड़ियाँ हैदराबाद को मद्रास प्रान्त से अलग करती हैं। पश्चिम में यह राज्य बम्बई प्रान्त से घिरा हुआ है। यह सब का सब राज्य पठार पर स्थित है। इसकी औसत उँचाई १,२५० फ़ुट है। पर पृथिवी का ढाल उत्तर-पश्चिम से दक्षिण-पूर्व की ओर है। पश्चिमी भाग या मराठवाड़ा में लावा की काली मिट्टी है और लोगों की भाषा मराठी है। पूर्वी भाग या तेलिङ्गना की ज़मीन कड़ी चट्टानों के घिसने से बनी है। इस ओर के लोगों की भाषा तेलिगू है।

जलवायु

पठार के मध्य में स्थित होने से यहाँ वर्षा कम होती है। साल भर की वर्षा का औसत प्रायः ३० इञ्च है। अधिकतर वर्षा ग्रीष्म-ऋतु में

होती है। उँचाई के कारण तापक्रम अधिक नहीं हो पाता है। औसत तापक्रम ८१ अंश फ़ारेनहाइट रहता है।

उपज

रेगर या काली मिट्टी में पश्चिम की ओर कपास होती है। नदियों की सजल घाटियों में अथवा तालाबों द्वारा सींचे जाने वाले भागों में

११८—अजन्ता की प्रसिद्ध गुफ़ा

चावल होता है। ज्वार और बाजरा ख़ुश्क भागों में बिना सिंचाई के होता है। कहीं कहीं गेहूँ भी होता है। हैदराबाद राज्य में ही कोयले की सब से अधिक दक्षिणी खान सिंगरेनी में स्थित है। यह नगर बैज-

वादा जंकशन के पास ही है इसी कोयले से प्रायः समस्त दक्षिणी भारत का काम चलता है।

नगर

हैदराबाद शहर (जनसंख्या ५ लाख) कृष्णा की एक सहायक (मूसी) नदी पर राज्य के प्रायः मध्य में बसा है। इस छोटी सी पहाड़ी नदी पर तीन चौड़े पुल बने हुए हैं, जो हिन्दू मुहल्लों को प्रधान शहर से मिलाते हैं। असल शहर में रुहेला, अरबी और पठान लोगों की प्रधानता है।

हैदराबाद के पास ही कुछ अधिक (५० गज़) ऊँची ज़मीन पर सिकन्दराबाद है। यहाँ दक्षिणी भारत भर में सब से बड़ी छावनी है। हैदराबाद से ७ मील की दूरी पर गोलकुंडा है; जहाँ पहले राजधानी थी, लेकिन आजकल वहां सरकारी खजाना और जेल है। गुलबर्गा, बिदार, (मंजीरा नदी पर) औरंगाबाद, दौलताबाद, या देवगढ़ वारंगल पुरानी राजधानियाँ हैं। राज्य के उत्तरी पश्चिमी कोने पर अलोरा में अति प्राचीन हिन्दू और अजन्ता में बौद्ध शिला-मन्दिर हैं। इस राज्य में प्रायः ६० फ़ी सदी हिन्दू रहते हैं। लेकिन राजा मुसलमान है। राज्य की आमदनी लगभग साढ़े सात करोड़ रुपये है। यहां के निज़ाम संसार भर में सब से अधिक धनी व्यक्ति हैं।

मैसूर

मैसूर राज्य (२,६५,००० वर्गमील, जनसंख्या ६६ लाख) चारों तरफ़ से मद्रास प्रान्त से घिरा हुआ है। यह राज्य दो प्राकृतिक भागों में बँटा हुआ है। पश्चिम की ओर मालनद या पहाड़ी प्रदेश है। पूर्व की ओर मैदान है। मालनद में वनाच्छादित पर्वत बड़े ही सुन्दर हैं। पश्चिमी घाट की ओर प्रबल वर्षा होती है। पर मध्य में प्रति वर्ष २० इंच से अधिक पानी नहीं बरसता है। शीतकाल

का अल्प तापक्रम ५१ और ग्रीष्म का परम तापक्रम ८१ अंश फ़ारेन-हाइट रहता है। उत्तरी मैदान की काली मिट्टी में कपास और ज्वार-बाजरा की फ़सलें होती हैं। दक्षिण-पश्चिम में सिंचाई की सुविधा के कारण चावल और ईख उगाई जाती है। लगभग ५० हज़ार एकड़ ज़मीन में शहतूत के पेड़ लगे हुए हैं। इनकी पत्तियाँ रेशम के कीड़ों को खिलाई जाती हैं। सोने की खानों को छोड़ कर मैसूर राज्य को सब से अधिक लाभ रेशम के कारबार से होता है। चन्दन के पेड़ों से भी लाभ होता है। मैसूर और बङ्गलौर में चन्दन का तेल निकालने के लिए कारख़ाने बन गये हैं।

मैसूर राज्य में शिवसमुद्रम् द्वीप के पास कावेरी नदी ३८० फ़ुट ऊँचा प्रपात बनाती है। इसकी बिजली से १७० मील की दूरी पर कोलार की खानों में सोना निकाला जाता है। इसी बिजली से मैसूर और बङ्गलोर शहरों में रोशनी होती है। इस राज्य में बिजली की माँग बढ़ रही है। जरसोपा प्रपात की बिजली भद्रावती में लकड़ी का कोयला बनाने, लकड़ी की शराब तैयार करने और लोहा साफ़ करने के काम आवेगी। हाल में कृष्णराजा-सागर नाम का विशाल ताल बना है। इससे सवा लाख एकड़ ज़मीन सींची जायगी और बिजली भी तैयार होगी। सिंचाई का इससे भी अधिक बड़ा बाँध मेटूर है।

मैसूर राज्य की आबादी बहुत घनी नहीं है। प्रति वर्गमील में केवल २०० मनुष्य रहते हैं। दक्षिण-पश्चिम के लोग कनारी भाषा बोलते हैं। बाक़ी लोगों की भाषा तेलिगू है। बङ्गलोर शहर समुद्रतल से ३,००० फ़ुट की उँचाई पर बसा है। यहाँ की जलवायु बड़ी अच्छी है। यहीं अंग्रेज़ी छावनी है। छावनी की ज़मीन अंग्रेज़ी राज्य में गिनी जाती है। मैसूर शहर राज्य की राजधानी है। इन दोनों शहरों में रेशम और चन्दन के कारख़ाने हैं।

कोलार के आस पास खानों से सोना निकलता है।

श्रृङ्गापट्टम (सिरिंगापट्टम) कावेरी के एक द्वीप पर बसा है। यहां हैदरअली की राजधानो थी।

कुर्ग

यह प्रान्त (१,५८२ वर्गमील, जनसंख्या १ लाख ७४ हजार) मैसूर के दक्षिण-पश्चिम में पश्चिमी घाट के ढालों पर स्थित है। १८०३ ई० से कुर्ग अंग्रेजी राज्य में आ गया। यहाँ साल में प्रायः १३० इञ्च की वर्षा होती है। इसलिए यह जिला अधिकतर बन से ढका है। यहाँ के लोग किसान हैं। धान की खेती के सिवा यहाँ क़हवा और चाय भी होती है। इस जिले का प्रबन्ध मैसूर के रेजीडेण्ट के हाथ में है जो बङ्गलोर में रहता है। पर उसका सहायक (कमिश्नर) मरकरा में रहता है। जो कुर्ग की राजधानी है।

चौबीसवाँ अध्याय

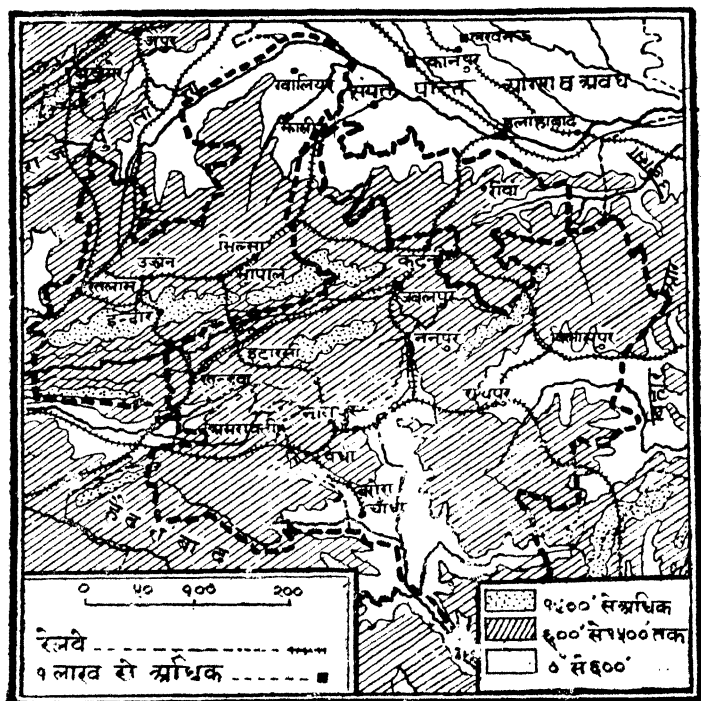
मध्यप्रान्त या महाकौशल

मध्यप्रान्त या महाकौशल (१,३३,००० वर्गमील, जनसंख्या १ करोड़ ५५ लाख) उत्तर में इन्दौर, भूपाल, बुन्देलखंड आदि मध्यभारत की रियासतों से घिरा है, इसके उत्तर-पूर्व में छोटानागपुर, दक्षिण में मद्रास प्रान्त और हैदराबाद, पश्चिम में बम्बई प्रान्त है। उत्तर से दक्षिण तक इसकी अधिक से अधिक चौड़ाई ४३२ मील और पूर्व से पश्चिम तक लम्बाई ५७६ मील है।

इस प्रान्त का प्राकृतिक दृश्य बड़ा ही मनोहर है। वनाच्छादित पहाड़ प्रायः प्रत्येक स्थान से दृष्टिगोचर होते हैं। वे कहीं कुछ दूर हैं, कहीं पास हैं। ऊँची नीची जमीन और प्रबल वर्षा होने के कारण यहाँ से कई नदियां निकलती हैं। नर्मदा और ताप्ती पश्चिम की ओर बहती हैं। वार्धा नदी दक्षिण-पूर्व की ओर; वैनगङ्गा और इन्द्रावती दक्षिण की ओर, महानदी पूर्व की ओर और केन और सोन नदियाँ उत्तर की ओर बहती हैं।

इस प्रकार इस प्रान्त को कई भागों में बाँट सकते हैं :—

(१) उत्तर में विन्ध्याचल का पर्वतीय प्रदेश है, जो गङ्गा के

मैदान की ओर ढालू हो गया है। विन्ध्या पर्वत प्रान्त के एक सिरे से दूसरे सिरे को पार करता हुआ गङ्गा के तट पर चुनार तक चला गया है।

११६—मध्यप्रान्त और मध्यभारत

पर यह पर्वत छोटी छोटी पर्वत-श्रेणियों में बँट गया है। उनके नाम भी भिन्न हैं। वह मध्य प्रान्त में भनेर और आगे चल कर बुन्देलखण्ड में कैमूर नाम से प्रसिद्ध है। भनेर श्रेणी नर्मदा की ओर एकदम सपाट है। पर गङ्गा की ओर क्रमशः ढालू है।

(२) इस प्रदेश के नीचे नर्मदा की तङ्ग घाटी है। यह घाटी समुद्रतल से १,००० फ़ुट ऊँची है। मध्य भाग में यह लगभग २० मील चौड़ी और २०० मील लम्बी है। पर्वतीय प्रदेश में इसकी चौड़ाई बहुत कम हो गई है। कुछ स्थानों में वह प्रपात बनाती है।

(३) सतपुड़ा पर्वत के पठार की ऊँचाई आस पास के मैदान से १,००० फ़ुट और समुद्रतल से २,००० फ़ुट है। पठार की चौड़ाई ४० मील से ७० मील तक है। विन्ध्या के समान सतपुड़ा पर्वत भी मध्यप्रान्त के उत्तरी भाग को पार करता हुआ छोटा नागपुर के पठार में मिल गया है। इसकी मध्यवर्ती श्रेणी महादेव और पूर्वी श्रेणी मैकल कहलाती है। यह पहाड़ियाँ दक्षिण की ओर एकदम ढालू हैं। पर उत्तर की ओर वे क्रमशः ढालू होती गई हैं। महादेव पर्वत पर ही लगभग ४,००० फ़ुट की ऊँचाई पर पचमढ़ी नगर स्थित है। मैकल पर्वत की सर्वोच्च चोटी (अमरकंटक) ३,५०० फ़ुट ऊँची है।

(४) नागपुर का विशाल और ऊँचा मैदान मध्यप्रान्त के बीच में स्थित है। इसका ढाल दक्षिण में वर्धा और वानगङ्गा की घाटियों की ओर है। पूर्व में इसका ढाल छत्तीसगढ़ी मैदान में महानदी की घाटी की ओर हो गया है।

(५) दक्षिणी कोने में गोदावरी के बायें किनारे पर ऊँचा नीचा जंगली प्रदेश है। यहीं बस्तर का देशी राज्य है।

(६) वर्धा नदी के पश्चिम में (सतपुड़ा की) ग्वालीगढ़ और (दक्षिण में) अजन्ता पर्वत-श्रेणी तथा पेनगङ्गा से घिरा हुआ बरार का उपजाऊ प्रदेश है।

जलवायु

ऊँचाई के कारण मध्यप्रान्त का तापक्रम अधिक विकराल नहीं होने पाता है। वैसे यहाँ कभी-कभी (पचमढ़ी में) ३० अंश फारेनहाइट से (दक्षिण की ओर चाँदा में) ११६ अंश फ़ारेनहाइट तक तापक्रम

देखा गया है। यहाँ की औसत वार्षिक वर्षा प्रायः ५० इञ्च है। इसी से यहाँ की पहाड़ियां अक्सर घास या बन से ढकी हुई दिखाई देती है। पर इन पहाड़ियों ने प्रान्त की प्रायः ⅔ जमीन घेर रक्खी है। केवल ⅓ जमीन खेती के लिये अनुकूल है। घाटियों में उपजाऊ काली मिट्टी है। यहाँ कपास और धान की खेती होती है। ख़ुश्क भागों में ज्वार, बाजरा, दाल, तिलहन और गेहूँ होता है। छत्तीसगढ़ के उपजाऊ मैदान में धान और गेहूँ बहुत होता है। बरार का प्रदेश कपास के लिए सर्व-प्रसिद्ध है।

इस प्रान्त की अधिकतर भूमि बन और पर्वत से घिरी होने के कारण जनसंख्या कम है। बरार और नागपुर की ओर मराठी भाषा है, शेष भागों की प्रधान भाषा हिन्दी है। पूर्व की ओर कुछ लोग उड़िया बोलते है। पहाड़ी जातियों की भाषा गोंड है। अधिकतर लोग गावों में रहते हैं। शहर कम हैं। लगभग १ लाख की आबादी वाले केवल दो शहर (नागपुर और जबलपुर) हैं।

जबलपुर

इस शहर की स्थिति बड़े महत्त्व की है। यह शहर नर्मदा की ऊपरी घाटी में सतपुड़ा से उत्तर की ओर समुद्रतल से १,३४० फ़ुट की ऊँचाई पर बसा है। यह स्थान ऐसा है जहाँ से उत्तर की ओर गंगा की घाटी में इलाहाबाद को, दक्षिण की ओर नागपुर और (छत्तीसगढ़ी मैदान में) बिलासपुर को सुगम मार्ग गये हैं। पश्चिम की ओर नर्मदा के किनारे-किनारे और भी अधिक अच्छा मार्ग गया है। बम्बई से छिउकी (इलाहाबाद) होकर कलकत्ता जाने वाली रेल इसी रास्ते से जाती है।

जबलपुर में (पासही अच्छी चिकनी मिट्टी मिलने से) खपड़ेल और मिट्टी के बरतन अच्छे मिलते हैं। जबलपुर के पास ही नर्मदा का प्रपात और संगमरमर की खान है।

नागपुर

यह शहर सतपुड़ा के दक्षिण में एक विशाल मैदान के मध्य में स्थित है। पहले यह शहर भोंसला राज्य की राजधानी था। आजकल यह वर्तमान मध्यप्रान्त की राजधानी है। कपास के प्रदेश में स्थित होने से यहाँ कई पुतलीघर हैं। यह नगर बम्बई से कलकत्ता जानेवाले सीधे रेल-मार्ग पर स्थित है।

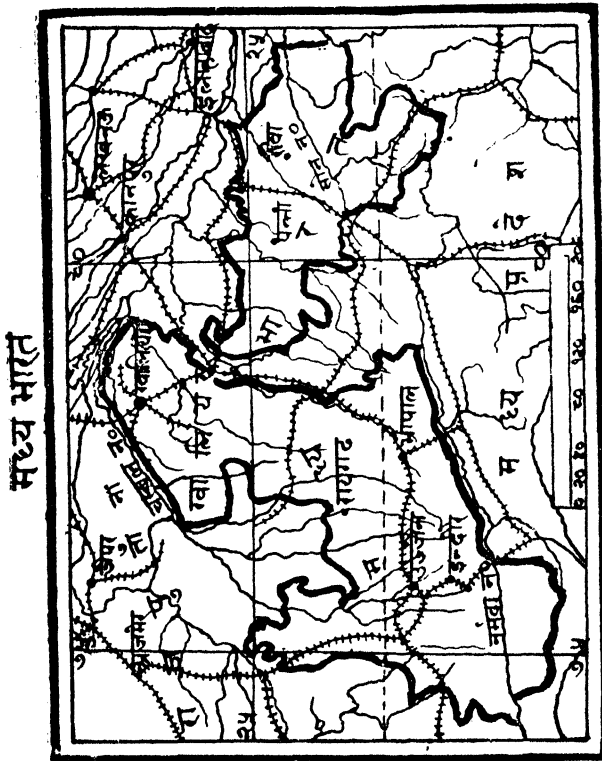
नागपुर से १८० मील पूर्व उपजाऊ छत्तीसगढ़ी मैदान के बीच में सब से बड़ा नगर रायपुर है। खंडवा शहर नया है। यहाँ पर ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला रेलवे और अजमेर से आनेवाली बाम्बे-बड़ौदा और सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे का जंकशन है।

बरार प्रदेश में अमरावती शहर कपास का केन्द्र है और रेल द्वारा दूसरे स्थानों से जुड़ा हुआ है।

पचीसवाँ अध्याय

मध्यभारत

मध्यभारत (७८,००० वर्गमील, जनसंख्या १ करोड़) में ही १,६०० फ़ुट ऊँचा मालवा-पठार शामिल है। इस पठार का क्षेत्रफल प्रायः ३५,००० वर्गमील है। ग्वालियर के उत्तर-पूर्व में बुन्देलखंड का प्रदेश कुछ नीचा है। इसका क्षेत्रफल १८,००० वर्गमील है। विन्ध्या और सतपुड़ा श्रेणियों के समीप मध्यभारत के पर्वतीय प्रदेश का क्षेत्रफल प्रायः २५,००० वर्गमील है। संयुक्त प्रान्त की झाँसी कमिश्नरी ने मध्य भारत को दो भागों में बाँट दिया है। इन दोनों में पश्चिमी भाग अधिक बड़ा है। पर दोनों का ढाल उत्तर या उत्तर-पूर्व की ओर है। यहाँ का प्रायः सब पानी चम्बल, सिन्ध, बेतवा और केन नदियों द्वारा यमुना में बह जाता है। टोंस और सोन नदियाँ सीधी गंगा नदी में आ मिलती हैं। मध्यभारत के केवल १०० मील में नर्मदा अपना पानी पश्चिम की ओर बहाती है। इस प्रदेश में केवल ३० या ४० इञ्च पानी बरसता है। इसलिए यहाँ की नदियों में अधिक पानी नहीं रहता है। पर पठारी भूमि होने के कारण वर्षा का अधिकांश पानी नदियों में बह आता है। इससे यहाँ की नदियों में अचानक बाढ़ आती है। जिस नदी में ग्रीष्म-ऋतु में

डुबकी लगाने भर को पानी नहीं रहता है वही नदी वर्षा-ऋतु में उमड़ कर भयानक रूप धारण कर लेती है।

१२०—मध्यभारत के देशी राज्य

मध्यभारत में १४८ रियासतें शामिल हैं। इनमें ग्वालियर, इन्दौर, भोपाल, धार, देवास, ओर्च्छा, दतिया और रीवा प्रधान हैं।

ग्वालियर राज्य

यह राज्य (२६,००० वर्गमील, जनसंख्या ३५ लाख) मध्यभारत में सब से बड़ा और धनी है। सिन्धिया महाराज की राजधानी ग्वालियर शहर में है। यह नगर बम्बई से दिल्ली जाने वाली जी० आई० पी० रेलवे का एक प्रधान स्टेशन है। यहाँ का प्रसिद्ध पहाड़ी क़िला डेढ़ मील लम्बा और ३४० फ़ुट ऊँचा है। पुराना शहर क़िले के पास है। नया शहर लश्कर कहलाता है और पुराने शहर से दो मील दक्षिण की ओर है।

उज्जैन (या अवन्ती) शहर सिप्रा नदी के किनारे एक तीर्थ स्थान और ग्वालियर राज्य के मालवा जिले की राजधानी है।

ग्वालियर राज्य में खेती के अतिरिक्त कपास ओटने का काम सब कहीं होता है। चन्देरी में सुन्दर मलमल बनती है। चमड़े का काम कई जगह होता है।

इन्दौर

यह (६,६७० वर्गमील, जनसंख्या १३,१८,०००) राज्य कई अलग अलग टुकड़ों में बँटा हुआ है। सब से बड़ा भाग नर्मदा के दक्षिण में स्थित है। सब से बड़ा नगर और राजधानी इन्दौर शहर है। अजमेर से खंडवा जाने वाली लाइन पर यह एक बड़ा स्टेशन और व्यापारिक केन्द्र है। यहां कपास ओटने और कपड़ा बुनने की कई मिलें हैं।

इन्दौर के पास ही मऊ में मध्य भारत की सब से बड़ी छावनी है।

भूपाल

यह (७,००० वर्गमील, जनसंख्या ७,३०,०००) राज्य हैदराबाद के बाद सब से बड़ा मुसलमानी राज्य है। भोपाल शहर ही इस राज्य की राजधानी है। यह शहर जी० आई० पी० की प्रधान लाइन का एक बड़ा स्टेशन है। यहाँ से बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे की एक शाखा उज्जैन को गई है।

धार

इस (१,७०० वर्गमील, जनसंख्या लगभग २ लाख ४३ हज़ार) राज्य की राजधानी भी धार नगर है। यह नगर इन्दौर के पश्चिम में विन्ध्याचल पठार के उत्तरी भाग में स्थित है।

देवास

यह राज्य (८५० वर्गमील, जनसंख्या १ लाख) और इसी नाम की राजधानी इन्दौर के दक्षिण में स्थित है।

ओर्च्छा और दतिया

ओर्च्छा (२,००० वर्गमील, जनसंख्या ३ लाख १४ हज़ार) दतिया (६१२ वर्गमील, जनसंख्या १ लाख ५६ हज़ार) राज्य बुन्देल खंड में स्थित है। ओर्च्छा की राजधानी टीकमगढ़ और दतिया की राजधानी दतिया शहर है।

पन्ना

यह (३५० वर्गमील, जनसंख्या २ लाख) राज्य हीरा की खानों के लिए प्रसिद्ध है। पन्ना शहर राज्य की राजधानी है।

रीवा

यह (१३,००० वर्गमील, जनसंख्या १६ लाख) राज्य बघेलखंड में शामिल है। इस राज्य में खनिज पदार्थ बहुत हैं। उमरिया में कोयला निकलता है। रीवा शहर कैमूर पर्वत के उत्तर में इस राज्य की राजधानी है। दूसरा बड़ा शहर सतना है जो जबलपुर से इलाहाबाद आने वाली लाइन पर एक बड़ा स्टेशन है। यहाँ से रीवा को मोटर आते-जाते हैं।

———

छब्बीसवाँ अध्याय

राजस्थान या राजपूताना

(१,३०,२५० वर्गमील, जनसंख्या १ करोड़ १२ लाख २३ हज़ार)

मध्यभारत के पठार और सिन्ध गंगा के मैदान के बीच में राजपूताना का प्रदेश स्थित है। कर्क रेखा राजपूताना के बहुत ही छोटे दक्षिणी सिरे को काटती है। ३० उत्तरी अक्षांस रेखा राजपूताना के उत्तरी सिरे को छूती हुई जाती है। इस प्रकार उत्तर से दक्षिण तक राजपूताना की लम्बाई ५८० मील है। पूर्व से पश्चिम तक इसकी चौड़ाई केवल ४८० मील है। अरावली पर्वत ने राजपूताना के प्रायः वर्गाकार प्रदेश को दो विषम भागों में बाँट दिया है। अरावली के उत्तर-पश्चिम में राजपूताना का $\frac{3}{5}$ भाग स्थित है। यह प्रदेश थार-रेगिस्तान का ही अंग है। दूसरा $\frac{2}{5}$ भाग अधिक ऊँचा और अधिक उपजाऊ है। इस प्रदेश में कई देशी राज्य शामिल हैं। केवल बीच में अजमेर-मेरवाड़ा का मरुद्वीप सीधे अँग्रेज़ी राज्य में शामिल है।

अरावली पर्वत आबू की (५,६५८ फ़ुट ऊँची) चोटी से आरम्भ होकर दिल्ली तक चले गए हैं। अजमेर तक इनकी अटूट श्रेणी प्रायः १,५०० फ़ुट ऊँची है। पश्चिम की ओर इनका उतार एकदम ढालू है।

पर पूर्व की ओर वे क्रमशः ढालू हो गये हैं। इस ओर कुछ वर्षा होने से वे पेड़ों से भी ढँके हैं। पर जैपुर से दिल्ली तक अरावली का केवल ढाँचा रह गया है। दो दो या तीन तीन मील की दूरी पर रेतीले मैदान के ऊपर छोटे छोटे पहाड़ी टीले उठे हुए हैं। वर्षा की कमी से वे प्रायः बिल्कुल नग्न हैं।

अरावली के पश्चिम में बिल्कुल रेतीला उजाड़ है। जगह जगह पर चार-पाँच सौ फ़ुट ऊँचे रेतीले या पथरीले टीले हैं। जैसलमेर और जोधपुर के पास दो तीन सौ फ़ुट ऊँची पहाड़ियाँ हैं। वर्षा का प्रायः अभाव होने से इस ओर नदी भी नहीं है। यहाँ की एकमात्र लूनी (या नमकीन) नदी में कभी कभी कुछ नमकीन पानी रहता है। पीने का पानी बहुत गहरे कुओं से मिलता है। इधर का धरातल भी अक्सर रेतीला और नमकीन है। कुछ ही अच्छे भागों में काँटेदार झाड़ियाँ और छोटे छोटे पेड़ हैं। जहाँ कुछ पानी मिलता है और ज्वार या बाजरा उगाने की सुविधा है वहीं गाँव बसे हुए हैं। जब कुएँ का पानी खारी हो जाता है या समाप्त हो जाता है तभी गाँव भी उजड़ जाता है। इधर के लोग अधिकतर भेड़, बकरी और ऊँट पालते हैं। कहीं कहीं (जैसे बीकानेर में) ऊनी कम्बल तैयार किये जाते हैं। इसीलिए इधर आबादी भी बहुत कम है। जैसलमेर-राज्य में प्रति वर्गमील में केवल ४ मनुष्य रहते हैं। इसी से बहुत दूर तक रेल या अच्छी सड़क का भी नाम नहीं है। जैसलमेर की अपेक्षा बीकानेर और जोधपुर का हाल कुछ अच्छा है। बीकानेर के उत्तरी भाग में कुछ दूर तक एक नहर भी लाई गई है। नहर का पानी कहीं तली ही न सोख जावे, इसलिए नहर की तली और दीवारें सीमेन्ट लगा कर पक्की बनाई गई हैं। बीकानेर और जोधपुर रेलों से भी जुड़े हुए हैं। इधर की रेल-यात्रा भी बड़ी विकराल है। स्टेशनों पर पेड़ों या फुलवाड़ी का नाम नहीं है। पीने भर को भी काफ़ी पानी नहीं मिलता है। जूठे बर्तन बालू से मलकर पोंछ लिए जाते हैं। वे पानी से नहीं धोये जाते हैं। अरावली के पूर्व ज़मीन ऊँची है और वर्षा भी अधिक होती

है। यह पूर्वी भाग दक्षिण की ओर अधिक ऊँचा और उपजाऊ है। अधिक दक्षिणी भाग मालवा-पठार का ही अंग है। इस ओर पहाड़ी भागों में बन हैं। मैदान में चरागाह और खेत हैं। यहाँ रबी और खरीफ़ दोनों ही फ़सलें होती हैं। दक्षिणी भाग में उदयपुर या मेवाड़ का राज्य है। इसके पास ही हल्दीघाटी का ऐतिहासिक युद्ध-क्षेत्र और चित्तौड़ का प्रसिद्ध क़िला है। यहाँ की प्रधान नदी बानास है। बानास और चम्बल के बीच में कोटा, बूंदी और टोंक का राज्य है। अधिक उत्तर में जैपुर, भरतपुर और अलवर के राज्य हैं।

राजपूताना के प्रसिद्ध राज्य निम्न हैं :—

राज्य	शासक की उपाधि	क्षेत्रफल	जनसंख्या
बीकानेर	महाराजा	२३,३१५	६,३६,०००
सिरोही	महाराव	१,९५८	२,१६,५००
उदयपुर	महाराणा	१२,६९४	१५,७०,००३
बाँसवाड़ा	महारावल	१,६००	२,२५,०००
डूंगरपुर	महारावल	१,५००	२,२७,०००
परताबगढ़	महारावत	८८६	६७,०००
कुशलगढ़	महाराजा	३४०	३५,०००
जोधपुर	महाराजा	३५,०००	२१,५०,०००
जैसलमेर	महारावल	१६,०००	७६,०००
जैपुर	महाराजा	१५,५८०	२६,४०,०००
किशनगढ़	महाराजा	८५८	८५,०००
बूंदी	महारावराजा	२,२२०	२,१०,०००
टोंक	नवाब	२,५५०	३,००,०००
झालावार	महाराजा	८१०	१,००,०००

जो नाम राज्य का है वही नाम उस राज्य की राजधानी (शहर) का है।

राज्य	शासक की उपाधि	क्षेत्रफल	जनसंख्या
शाहपुरा	राजाधिराज	४०५	५०,०००
भरतपुर	महाराजा	१,९८३	५,००,०००
धौलपुर	महाराजा राना	१,१५५	२,४०,०००
करौली	महाराजा	१,२४०	१,४०,०००
अलवर	महाराजा	३,१४१	७,००,०००
कोटा	महाराव	५,६८४	६,८०,०००

———

सत्ताईसवाँ अध्याय

ब्रह्मा *

बरमा या ब्रह्मा का देश (२,६३,००० वर्गमील, जनसंख्या १ करोड़ ४७ लाख) बंगाल की खाड़ी से उत्तर-पूर्व की ओर प्रायः १० और २८ उत्तरी अक्षांशों और ९२ और १०२ पूर्वी देशान्तरों के बीच में स्थित है। इस प्रकार उत्तर से दक्षिण तक ब्रह्मा की बड़ी से बड़ी लम्बाई १,२४० मील और पूर्व से पश्चिम तक अधिक से अधिक चौड़ाई ५७५ मील है। ब्रह्मा का देश हमारे संयुक्त प्रान्त की अपेक्षा दुगुने से भी अधिक बड़ा है। पर ब्रह्मा की आबादी एक तिहाई से भी कम है।

ब्रह्मपुत्र घाटी के पूर्व में हिमालय की पूर्वी पर्वत-श्रेणियाँ दक्षिण की ओर मुड़ जाती हैं। उत्तर-पूर्व में सब का सब प्रदेश पहाड़ी है। आगे चल कर अराकानयोमा†, पीगूयोमा और टनासरमयोमा तीन पर्वत-श्रेणियाँ स्पष्ट हो गई हैं। इनके बीच में इरावदी, सीटाँग और सालवीन नदियों की घाटियाँ घिरी हुई हैं।

ब्रह्मा का विशाल देश निम्न प्राकृतिक भागों में बाँटा जा सकता है—

१—अराकान और टनासरम का तटीय प्रदेश।

---

*हाल में ब्रह्मा देश भारतवर्ष से अलग कर दिया गया है।

†बरमी भाषा में 'योमा' शब्द का अर्थ पर्वत है।

२ — डेल्टा प्रदेश ।

३—मध्यवर्ती ख़ुश्क प्रदेश ।

४—शान-राज्यों का पठार ।

५ — उत्तरी-पश्चिमी पर्वतीय प्रदेश ।

(१) अराकान का तटीय प्रदेश अराकानयोमा और समुद्र के बीच में स्थित है। इसी प्रकार टनासरमयोमा और समुद्र के बीच में टनासरम का तटीय प्रदेश स्थित है। अराकान का तटीय प्रदेश उत्तर में अधिक चौड़ा है। दक्षिण में बहुत तंग हो गया है। मध्य में कालादान नदी का डेल्टा है। डेल्टा के पास ही अक्याब शहर स्थित है। अधिक आगे समुद्र ने तट को ऐसा काट दिया है कि समरी और चेदूबा आदि द्वीप प्रधान स्थल से पृथक हो गये हैं। इस प्रदेश की मुलायम चट्टानों में पहले मिट्टी का तेल बहुत था, लेकिन बार-बार भूचाल आने से यहाँ की प्रस्तरी भूत* चट्टानें इतनी मुड़ गईं कि उनका अधिकांश तेल निकल गया। केवल कहीं-कहीं भीतरी गरमी से प्राकृतिक गैस ऊपर उबल पड़ती है और अपने साथ कीचड़ ले आती है। इस तट पर अक्सर कीचड़ के ज्वालामुखी पर्वत मिलते हैं। कहीं-कहीं इन्हीं कीचड़ के ज्वालामुखी पर्वतों से द्वीप बन गये हैं। इधर का तट कटा-फटा अवश्य है। पर इस तट के पास जहाज़ों को भीतरी चट्टानों से टकरा जाने का डर रहता है। तटीय मैदान बहुत ही तंग और कम आबाद है। पीछे की ओर अराकान की पहाड़ी दीवार इस प्रदेश को ब्रह्मा के और भागों से अलग करती है। इसीलिए अक्याब को छोड़कर अराकान-तट पर और कोई अच्छा बन्दरगाह नहीं है।

अराकान-तट के नीचे इरावदी-डेल्टा के दक्षिण में टनासरम का तट है। टनासरमयोमा और समुद्र के बीच का तटीय प्रदेश ब्रह्मा के

*Sedimentary.

१२१—ब्रह्मा प्रान्त

अन्तर्गत है। पर टनासरमयोमा के पूर्व में स्याम का स्वाधीन राज्य है। अराकान तट की तरह टनासरम तट भी उत्तर की ओर अधिक चौड़ा और दक्षिण की ओर तंग है। दक्षिण की ओर प्रधान स्थल के बहुत कट जाने से मरगुई द्वीप-समूह बन गया है। उत्तर के चौड़े और उपजाऊ भाग में साल्वीन नदी के मुहाने पर इस प्रदेश का सब से बड़ा बन्दरगाह और शहर मौलमीन है। अराकान की अपेक्षा टनासरम की चट्टानें बहुत ही पुरानी और कड़ी हैं। इन कड़ी चट्टानों में टीन और टंगस्टन या वुल्फ़रैम (मशीनों के काम के लिये कड़ा फ़ौलाद बनाने के लिए टंगस्टन लोहे में मिलाया जाता है) बहुत मिलती है। टीन को दिसावर भेजने का सबसे बड़ा केन्द्र टेवाय है।

अराकान और टनासरम के तट की जलवायु बहुत ही उष्णार्द्र* है। सब कहीं ८० इंच से अधिक ही वर्षा होती है। वर्षा की मात्रा दक्षिण की ओर अधिक होती जाती है। टनासरम के दक्षिणी भागों में प्रायः २०० इञ्च वर्षा होती है। कभी-कभी प्रबल वर्षा के कारण बोये हुए खेतों के बीज तक बह जाते हैं और बेचारे किसान को अपना खेत दुबारा बोना पड़ता है। तापक्रम प्रायः सदा ऊँचा रहता है। पर भूमध्य रेखा के अधिक पास होने से टनासरम तट पर वार्षिक तापक्रम-भेद केवल आठ या दस (फ़ारेनहाइट) अंश रहता है। उत्तर में अराकान-तट पर १५ अंश होता है।

प्रबल वर्षा होने से सघन बन बहुत हैं। जङ्गली पौधे इतनी तेज़ी से उगते हैं कि किसान को अपना खेत साफ़ रखने में बड़ा परिश्रम करना पड़ता है। यहाँ की प्रधान उपज धान है। तरह तरह की तरकारी और फल भी बहुत होते हैं। तट के पास समुद्र में मछली मारने का काम सब कहीं अधिक होता है। मरगुई द्वीपसमूह के आस-पास मोती भी निकाले जाते हैं।

* Hot and wet.

डेल्टा-प्रदेश

ब्रह्मा के डेल्टा प्रदेश में निचली इरावदी-घाटी और डेल्टा के अतिरिक्त सीटांग-घाटी और पीगू-योमा का प्रदेश शामिल है। इरावदी की निचली घाटी और डेल्टा प्रदेश बहुत ही उपजाऊ काँप (कछारी मिट्टी) से बना है। यहाँ पहाड़ी का नाम नहीं है। सीटांग नदी की तंग घाटी और छोटा डेल्टा भी बारीक काँप का बना होने से बहुत ही समतल और उपजाऊ है। सीटांग और इरावदी की घाटियों के बीच में पीगूयोमा (पर्वत) प्रायः २,००० फ़ुट ऊँचा है। यह पर्वत भी नई चट्टानों का बना है जो बहुत कड़ी नहीं हैं।

जलवायु

इस प्रदेश की जलवायु उष्णार्द्र है। यहाँ का तापक्रम प्रायः तटीय प्रदेश के ही समान साल भर ऊँचा बना रहता है। शीतकाल और ग्रीष्म ऋतु के तापक्रम का भेद भी अधिक नहीं होता है। इस प्रदेश में प्रायः साल भर में सब कहीं ५० इञ्च से ऊपर वर्षा होती है। वर्षा की मात्रा दक्षिण में अधिक (प्रायः १०० इञ्च) है। पीगूयोमा और सीटांग-घाटी में वर्षा और भी अधिक है। ऊपर उत्तर की ओर यह वर्षा क्रमशः कम होती जाती है।

उपज

प्रबल वर्षा और उच्च तापक्रम ने यहाँ के कछारी प्रदेश को और भी अधिक उपजाऊ बना दिया है। बाढ़ के बाद बंगाल की तरह यह प्रदेश धान के हरे-भरे खेतों का एक विशाल समुद्र बन जाता है। जहां तक नज़र जाती है खेतों की हरियाली ही नज़र आती है। पर बंगाल की तरह यहां आबादी घनी नहीं है। गाँव बहुत दूर दूर हैं। पर समस्त ब्रह्मा की उपज का प्रायः $\frac{3}{4}$ धान अकेले डेल्टा प्रदेश में होता है। आबादी कम होने के कारण बहुत सा चावल दिसावर जाता

है। धान के अतिरिक्त यहाँ तम्बाकू, मकई आदि और भी कई चीजें पैदा होती हैं। पीगूयोमा प्रायः घने बन से ढका है। केवल कहीं कहीं साफ़ किये हुए स्थानों में करेन लोगों के गाँव हैं। यहां के बनों में टीक (सागौन) के बन बड़े काम के हैं। यों तो टीक के पेड़ उत्तरी पर्वत प्रदेशों में और भी अधिक हैं। पर पीगूयोमा की लकड़ी बड़ी आसानी से दिसावर को भेजी जा सकती है। बढ़ती हुई मांग के कारण यहां के (टीक के) पेड़ बहुत पहले ही नष्ट हो गये होते। लेकिन गवर्नमेन्ट ने यहां के टीक-बन को सुरक्षित* घोषित कर दिया। इस घोषणा के अनुसार केवल बड़े पेड़ सरकारी आज्ञा से काटे जा सकते हैं। इससे यहां के पेड़ों की रक्षा हो गई। टीक के पेड़ कटने के बाद बड़े बड़े लट्ठे हाथी, भैंसों या बैलों के द्वारा किसी बड़े नाले में डाल दिये जाते हैं। वर्षा होने पर जब ये नाले उमड़ चलते हैं तो पश्चिमी ढाल की लकड़ी रंगून नदी में और पूर्वी ढाल की लकड़ी सीटांग नदी में बह जाती है। फिर रंगून नदी से सीधे और सीटांग से पीगू-सीटांग नहर द्वारा वह लकड़ी रंगून के आरा चलाने वाले कारखानों में पहुँचती है। दिसावर जानेवाली चीज़ों में चावल और मिट्टी के तेल के बाद तीसरा स्थान टीक या सागौन की लकड़ी का ही है।

नगर

पीगूयोमा के बनों में करेन लोगों के छोटे छोटे गाँवों को छोड़ कर कोई बड़ा नगर नहीं है। सीटांग नदी छोटी है। इसमें बड़े बड़े स्टीमर नहीं चल सकते हैं। इसलिए नदी तट के नगर बहुत प्रसिद्ध नहीं हैं। लेकिन रंगून से मांडले जानेवाली रेल आरम्भ में सीटांग घाटी के ही मार्ग से जाती है। इस घाटी से पीगू और टौंगू आदि जो नगर इस रेल के पास हैं वे ही अधिक प्रसिद्ध हैं। पीगू शहर से एक शाखा

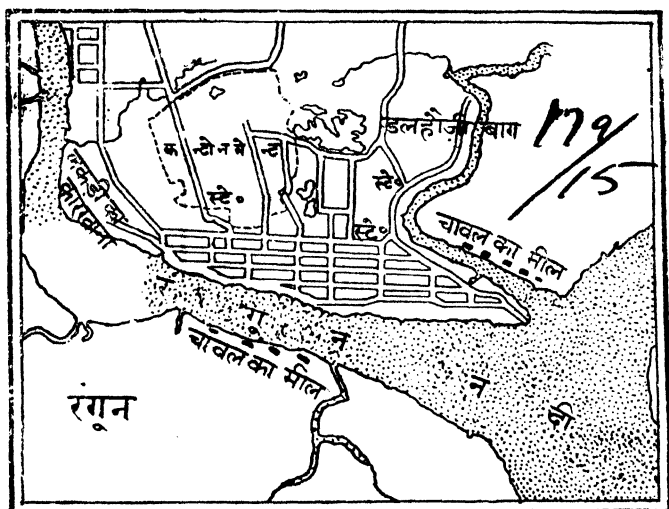
*Reserved.

(लाइन) मौलमीन को गई है। अधिक बड़े नगर इरावदी घाटी में स्थित हैं। प्रोम नगर इरावदी के किनारे ऐसे भाग में स्थित है जहाँ ब्रह्मा का आर्द्र प्रदेश समाप्त होता है और ख़ुश्क प्रदेश शुरू होता है। इसलिए इन दोनों प्रदेशों की उपज का विनिमय* यहीं होता है। इससे यह नगर व्यापार का केन्द्र हो गया है। प्रोम नगर इरावदी नदी का एक प्रधान स्टीमर-स्टेशन है। स्टीमर द्वारा यहां से रंगून पहुँचने में प्रायः चार दिन लगते हैं। इसलिए ऊपरी भाग से आने वाले मुसाफ़िर (और आवश्यक सामान) यहां रेल पर सवार होकर रंगून जाते हैं। यहां से रेल द्वारा रंगून पहुँचने में केवल १२ घंटे लगते हैं।

रंगून शहर इरावदी की उपशाखा रंगून नदी पर ब्रह्मा का सब से बड़ा बन्दरगाह है। यहां पर रंगून नदी काफ़ी गहरी है। ज्वारभाटा भी कुछ ऊंचा आता है। इसलिए यहां बड़े बड़े जहाज़ आसानी से आकर सुरक्षित रह सकते हैं। रंगून नगर की स्थिति बड़े महत्व की है। यहीं पीगूयोमा नीचा होकर प्रायः समाप्त हो गया है। पीगूयोमा के जिस टीले पर वहां का जगत्प्रसिद्ध श्वेडेगन पगोडा या बुद्ध-भगवान का स्वर्ण-मन्दिर बना है उसकी उँचाई केवल तीस पैंतीस गज़ है। इसलिए रंगून शहर से न केवल इरावदी की घाटी में, वरन् सीटांग घाटी में भी जल और स्थल मार्गों से पहुँचना सुगम है। इरावदी में ७०० मील दूर भामो शहर तक स्टीमर जाते हैं। रेलें और भी दूर भिन्न भिन्न भागों को गई हैं। इस प्रकार रंगून बन्दरगाह का पृष्ठ-प्रदेश बहुत ही विस्तृत हो गया है। ब्रह्मा का यह प्रदेश बहुत ही धनी है। यनांजाऊँ और सिंजू—मिट्टी का तेल विशेष नावों और नलों द्वारा यहां आता है। यहां

---

*अदल-बदल (Exchange).

(सीरियम में) वह साफ़ किया जाता है और उससे पेट्रोल (मोटर में जलने का तेल), मोमबत्ती और जलाने का तेल तयार होता है । इसी साफ़ हालत में मिट्टी का तेल दिसावर भेजा जाता है । अपर ब्रह्मा और पीगूयोमा के सागौन के लट्ठे भी नदी में बहा कर यहीं लाये जाते हैं और आरा चलाने की बड़ी बड़ी मिलों में चीरे जाते हैं । फिर यह सागौन की लकड़ी दिसावर भेजी जाती है । डेल्टा-प्रदेश के अपार धान से दिसावर भेजने के लिए यहाँ की मिलों में (कूट कर) चावल तयार किया जाता

१२२—रंगून शहर की स्थिति

है । चावल, तेल और लकड़ी ब्रह्मा की प्रधान दिसावरी चीजें हैं । इनके अतिरिक्त थोड़ी-थोड़ी मात्रा में यहाँ से सीसा (नमटू की खानों का), कपास, तिलहन आदि कई चीजें दिसावर भेजी जाती हैं । बाहर का पक्का माल, (कपड़े, मशीनें आदि) प्रायः सब माल यहीं आकर ब्रह्मा के भिन्न-भिन्न भागों में भेजा जाता है । डेल्टा का दूसरा बन्दरगाह **बसीन** है । यहाँ भी समुद्री जहाज पहुँच सकते हैं ।

मध्यवर्ती ख़ुश्क प्रदेश

डेल्टा-प्रदेश के उत्तर में इरावदी की मध्य-घाटी पश्चिम की ओर अराकानयोमा से और पूर्व की ओर शान रियासतों के पठार से घिरी हुई है। ब्रह्मा के इस प्रदेश की ज़मीन तो अच्छी है। लेकिन पहाड़ों की आड़ में स्थित होने से यहां वर्षा कम होती है। इस प्रदेश में साल भर में प्रायः २० और ४० इञ्च के बीच में वर्षा होती है। भीतर की ओर समुद्र से अधिक दूरी पर स्थित होने के कारण यहाँ शीतकाल और ग्रीष्म-ऋतु के तापक्रम में भी काफ़ी अन्तर रहता है। ब्रह्मा का यह ख़ुश्क प्रदेश बहुत सी बातों में संयुक्तप्रान्त के पश्चिमी भागों से मिलता जुलता है। मांडले के आस-पास का प्रदेश मेरठ के प्रदेश की याद दिलाता है। प्राचीन समय से बरमी लोग इस प्रदेश को सींचने के लिए तालाबों और नहरों के खोदने का प्रबन्ध करते रहे हैं। हाल में कई पुरानी नहरें सुधारी गई हैं और नई नहरें खोदी गई हैं।

उपज

बरमी लोगों का प्रधान भोजन चावल है। इसलिए धान इस ख़ुश्क प्रदेश में भी होता है। पर धान के अतिरिक्त यहां ज्वार, बाजरा, तिल, मटर, मूँगफली, मकई, कपास और तम्बाकू आदि की खेती होती है।

इस ख़ुश्क प्रदेश की मुलायम चट्टानों में मिट्टी का तेल बहुत है। पहले कुआँ खोदने से ही अक्सर मिट्टी का तेल निकल आता था। आज कल ३,००० फ़ुट तक मशीन द्वारा खुदाई करनी पड़ती है। इरावदी के दोनों किनारों पर इस ख़ुश्क प्रदेश में खुदाई की मशीनें दूर से दिखाई देती हैं। यनांजाऊँ, सिंजू, यनांजात और मिनबू मिट्टी के तेल के प्रधान केन्द्र हैं। "बरमा आयल कम्पनी" ने तेल भेजने के लिये रंगून तक ३००

१२३—तैल-प्रदेश का एक साधारण दृश्य

मील लम्बा नल (पाइप) लगाया है। दूसरी कम्पनियाँ अपना तेल टंकीनुमा नावों में रंगून के कारखानों में साफ़ होने के लिए पहुँचाती हैं।

ब्रह्मा का खुश्क प्रदेश धनी होने के अतिरिक्त बहुत ही स्वास्थ्य-कर है। इसी से मांडले, अमरपुरा, आवा, श्वेवो और पगान नगर प्राचीन समय में बरमा की राजधानी बने। इन सब नगरों में मांडले सब से अधिक प्रसिद्ध है। मागडले शहर इरावदी के किनारे देश के प्रायः मध्य में स्थित है। यहाँ से ब्रह्मा के सभी भागों को सुगम मार्ग गये हैं। इरावदी नदी उत्तर की ओर भामो और मिचीना को और दक्षिण की ओर रंगून को मागडले से मिलाती है। मिंगे नदी मागडले के पास ही इरावदी में मिलती है और उत्तर-पूर्व की ओर मिंगे नदी शान पठार में होकर कुनलाङ्ग घाट (साल्वीन नदी के किनारे) के लिए मार्ग बनाती है। उत्तर-पश्चिम की ओर चिंडविन नदी वनाच्छादित पर्वतीय प्रदेश में मार्ग खोलती है। मागडले के पास ही सीटाङ्ग-घाटी का उत्तरी सिरा है। आजकल प्रायः इन सब मार्गों में से रेल खुल गई है। शान-प्रदेश में मिंगे-घाटी के रास्ते से एक रेल मागडले से लाशियो को गई है। उत्तर की ओर मिचीना जाने वाली रेल आरम्भ से मू-घाटी का अनुसरण करती है। उत्तर-पश्चिम में चिंडविन नदी की ओर मागडले (सगाई) से एक रेल मनीवा और एलान को गई है। सीटाङ्ग घाटी की रेल मागडले को रंगून से मिलाती है। १८८५ ई० से मागडले शहर बरमा की राजधानी नहीं रहा। समुद्री मार्ग से ब्रह्मा में घुसने वाले अंग्रेज़ों के लिए ऐसे स्थान में राजधानी बनाना अधिक अनुकूल था जहाँ वे अपने जहाज़ों से सहायता पहुँचा सकते थे या जहाँ से संकट के समय जहाज़ों पर चढ़ कर भाग सकते थे। इसलिए उन्हों-ने रंगून में राजधानी बनाई। पर जब उनके पैर जम गये और १८८५ ई० में ब्रह्मा के राजा थीवा के क़ैद हो जाने पर अपर ब्रह्मा भी अँग्रेज़ी राज्य में मिला लिया गया उस समय भी रंगून शहर इस बढ़े हुए राज्य

१२४—बरमी फ़ुट-बाल

की राजधानी बना रहा। लेकिन माण्डले शहर अपनी अच्छी स्थिति के कारण इस समय भी व्यापार का केन्द्र है। हाल में इरावदी नदी के ऊपर आवा-पुल बन जाने से मांडले की उपयोगिता और भी अधिक बढ़ गई है। यहां लकड़ी चीरने के कई बड़े-बड़े कारखाने हैं। पास ही **अमरपुरा** में रेशम बुनने का काम होता है। यहां से प्रायः १० मील की दूरी पर सिंगे में बरमा रेलवे का सब से बड़ा कारखाना है। बरमा-रेलवे की गाड़ियां यहीं बनाई जाती हैं। यहीं उनकी मरम्मत होती है। मांडले से दक्षिण में इरावदी के किनारे मिंजान नगर भी स्टीमर का घाट और व्यापार का केन्द्र है। पास के प्रदेश की रुई से सूती सामान बनाने के लिए यहां एक बड़ा कारखाना खुल गया है।

शान-राज्यों का पठार

इस पठार की उँचाई समुद्र-तल से प्रायः तीन चार हज़ार फ़ुट है। इस उच्च प्रदेश की पश्चिमी सीमा प्रायः आधी दूर तक सीटाङ्ग-घाटी से बनी हुई है। जहां सीटाङ्ग-घाटी समाप्त होती है वहां से आगे भामो तक इरावदी की घाटी इस (पश्चिमी) सीमा को पूरी करती है। इस पश्चिमी सीमा और साल्वीन नदी के बीच में पठार का सब से बड़ा भाग स्थित है। शेष छोटा पर अधिक ऊँचा त्रिभुजाकार भाग साल्वीन नदी के पूर्व में उत्तर की ओर चीन से और दक्षिण की ओर स्याम राज्य से घिरा हुआ है। इस प्रदेश में अधिकतर चूने की पहाड़ियां हैं। इनके घिसने से जो ज़मीन बनी है वह अधिकतर छिद्रयुक्त है।

अधिकांश पठार कर्करेखा के दक्षिण में स्थित है। लेकिन उँचाई के कारण यहां का तापक्रम अधिक ऊँचा नहीं होने पाता है। मेमियो का तापक्रम ग्रीष्म-ऋतु में भी काफ़ी नीचा रहता है। इसी से मैदान में रहने वाले धनी लोग गरमी के दिनों में यहां चले आते हैं। उँचाई के कारण यहां भी वर्षा खूब होती है।

पर छिद्रयुक्त मिट्टी होने से केवल निचले भागों में धान, मकई,

१२५—एक शान-स्त्री

आलू, तरकारी आदि की खेती होती है। कहीं कहीं गेहूँ भी होता है। ऊपरी भागों में बाँस आदि के बन हैं अथवा घास है। इसी से इस ओर शान लोग गाय, बैल और भैंस बहुत पालते हैं। कुछ ढालों में चाय और शहतूत के पेड़ हैं। रेशम के कीड़ों को शहतूत की पत्तियाँ खिला कर यहाँ बहुत सा रेशम तयार किया जाता है। बनों में लाख इकट्ठी की जाती है। दक्षिण की ओर सागौन के भी मूल्यवान बन हैं।

लाशियो के उत्तर-पश्चिम में वीरान पहाड़ियों के बीच में नमटू गाँव के पास बाडविन में चाँदी और सीसे की खानें हैं। इसी से शान प्रदेश में यह गाँव सब से अधिक धनी है।

माण्डले के उत्तर-पश्चिम में इरावदी से प्रायः ६० मील की दूरी पर मोगो में लाल (मणि) की खानें हैं। काला के पास लोइआन में कोयला पाया जाता है।

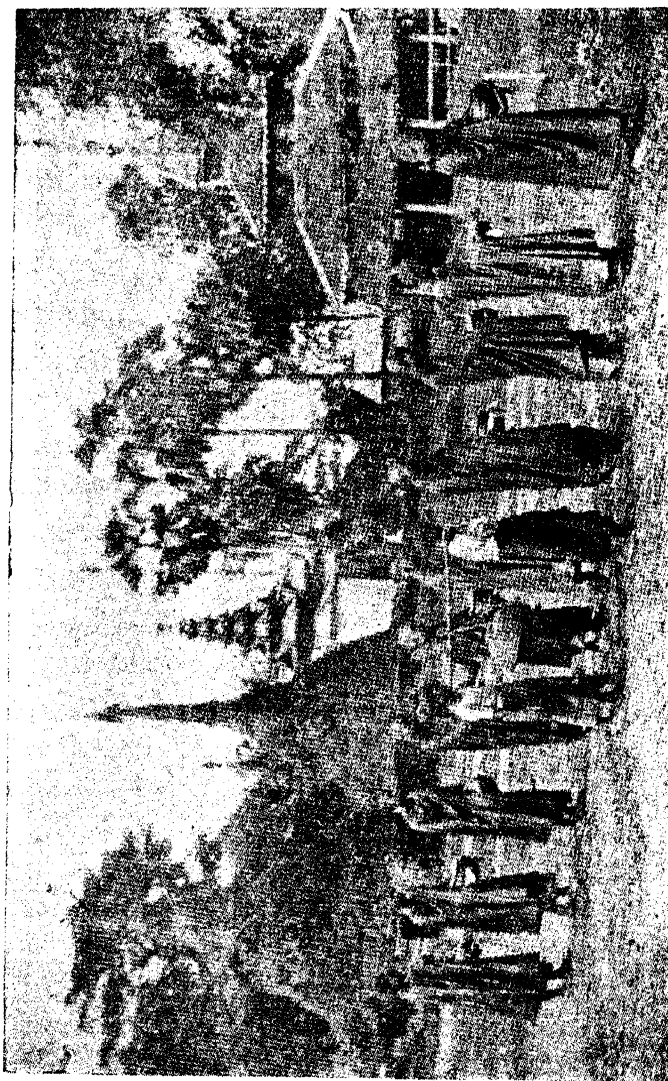
मनुष्य और नगर

इस प्रदेश की आबादी बहुत कम है। यहाँ बरमी लोगों का प्रायः अभाव है। यहां उत्तर की ओर कछिन, मध्य के विशाल भाग में शान-जाति और दक्षिण की ओर करेन-जाति के लोग हैं। श्वेली और मिंगे नदियां यहां से चीन के लिए मार्ग बनाती हैं। श्वेली के मार्ग में प्रान्तीय सीमा पर नमखन नगर बस गया है। पर भामो सीमा-प्रान्त का सब से बड़ा नगर और व्यापारिक केन्द्र है। यहां इरावदी का स्टीमर-मार्ग समाप्त होता है और चीन के लिए स्थल-मार्ग आरम्भ होता है।

मिंगे-घाटी में सीपा शहर पहले बहुत प्रसिद्ध था; पर जब से रेलवे लाशिओ तक बढ़ा दी गई तब से सीपा का महत्त्व घट गया है।

उत्तरी-पश्चिमी पर्वतीय प्रदेश

ब्रह्मा का उत्तरी-पश्चिमी प्रदेश दक्षिण की ओर ढालू हो गया

१२६—ब्रह्मा का एक साधारण परिवार

१२७—ब्रह्मा के भिक्षु लोग

है। इरावदी और उसकी सहायक चिंडविन नदियां यहीं से निकल कर दक्षिण की ओर बहती हैं। प्रबल वर्षा होने से यह प्रदेश घने बनों से ढका हुआ है। इसके कुछ भागों का अब तक ठीक ठीक पता नहीं लगा है। इस प्रदेश में शान लोग कम हैं। यहां अधिकतर कछिन लोगों की बस्तियां हैं। इस प्रदेश का अन्तिम रेलवे स्टेशन मिचीना है। यहां इरावदी की चौड़ाई केवल १०० गज़ रह जाती है। नगर बहुत ही छोटा है। मिचीना से प्रायः ३०० मील उत्तर में पुटाओ नगर तक खच्चरों के द्वारा व्यापार होता है। पहले हुकाङ्ग घाटी के मार्ग से आसाम-बङ्गाल रेलवे को ब्रह्मा की (मिचीना-माण्डले) रेलवे से जोड़ने का प्रस्ताव था। इस मार्ग में केवल एक पहाड़ी ऐसी थी जो ५,००० फ़ुट ऊँची थी। इसमें सुरङ्ग बनाया जा सकता था। पर देश इतना निर्जन और जंगली था कि इस रेलवे से लाभ की कोई आशा न थी। इसीलिए ब्रह्मा को हिन्दुस्तान से रेल द्वारा जोड़ने का प्रस्ताव स्थगित कर दिया गया। अब तो ब्रह्मा देश को हिन्दुस्तान से अलग ही कर दिया है।

अट्ठाईसवाँ अध्याय

अंडमान और निकोबार द्वीप

अंडमान (२,५०८ वर्गमील) और निकोबार (६३५ वर्गमील) द्वीपसमूह कलकत्ता से ७८० मील दक्षिण की ओर और रंगून से ३६० मील पश्चिम की ओर स्थित है। ये द्वीपसमूह उस निमग्न पर्वत-श्रेणी की बची हुई चोटियां हैं जो किसी समय अराकान योमा को सुमात्रा द्वीप की मध्यवर्ती पर्वत-श्रेणी से मिलाती थीं। अराकान की तरह इन द्वीप-समूहों में भी पहाड़ियां उत्तर से दक्षिण को गई हैं। इनकी चट्टानें भी एक सी हैं। पहाड़ियां अधिक ऊँची नहीं हैं। सब से ऊँची चोटी केवल २,४०० फ़ुट है।

भूमध्यरेखा के पास स्थित होने से इन द्वीपों की जलवायु बहुत उष्णार्द्र है। वर्षा प्रायः १५० इञ्च होती है। तापक्रम सदा ऊँचा रहता है इसलिए ये द्वीपसमूह सघन बनों से ढँके हैं। सघन वनस्पति पानी के किनारे तक चली आई है। पर निकोबार द्वीप के कुछ भाग इतनी मोटी चिकनी मिट्टी के बने हैं कि उनमें घास तो होती है, लेकिन पेड़ नहीं उगते हैं। अंडमान और निकोबार द्वीपों के बहुत से भाग चावल, केला आदि उष्णकटिबन्ध की उपज के लिए अनुकूल हैं। इन द्वीप-

समूहों का कटा-फटा तट बन्दरगाहों के लिए बहुत अच्छा है। बङ्गाल की खाड़ी के तूफ़ानों से सताये हुए जहाज़ अक्सर यहाँ शरण लेते हैं। अंडमान का सर्वोत्तम बन्दरगाह पोर्ट ब्लेअर है जो दक्षिणी द्वीप में पूर्व की ओर स्थित है। हिन्दुस्तान के आजन्म क़ैदियों या बहुत लम्बी सज़ा वाले क़ैदियों को रखने के लिए १८५८ ई० में अंग्रेज़ों ने इन द्वीपों पर अधिकार कर लिया। क़ैद की अवधि पूरी हो जाने पर कुछ स्वतन्त्र क़ैदी यहीं रहने लगे। हाल में मोपला विद्रोहियों को यहाँ बसाने का प्रयत्न किया गया। पर सारी आबादी २६,००० से अधिक नहीं है। इनमें प्रायः २,००० मूल निवासी असभ्य हब्शी हैं जिनकी संख्या घटती चली जा रही है। सम्भव है कि कुछ समय में ये लोग समूल नष्ट हो जावें। १९३२ ई० में यहाँ ७६७२ आजन्म क़ैदी थे। अब यहाँ राजनैतिक क़ैदियों का रखना बन्द कर दिया गया है। इन द्वीप-समूहों का प्रबन्ध यहाँ के चीफ़ कमिश्नर के हाथ में है।

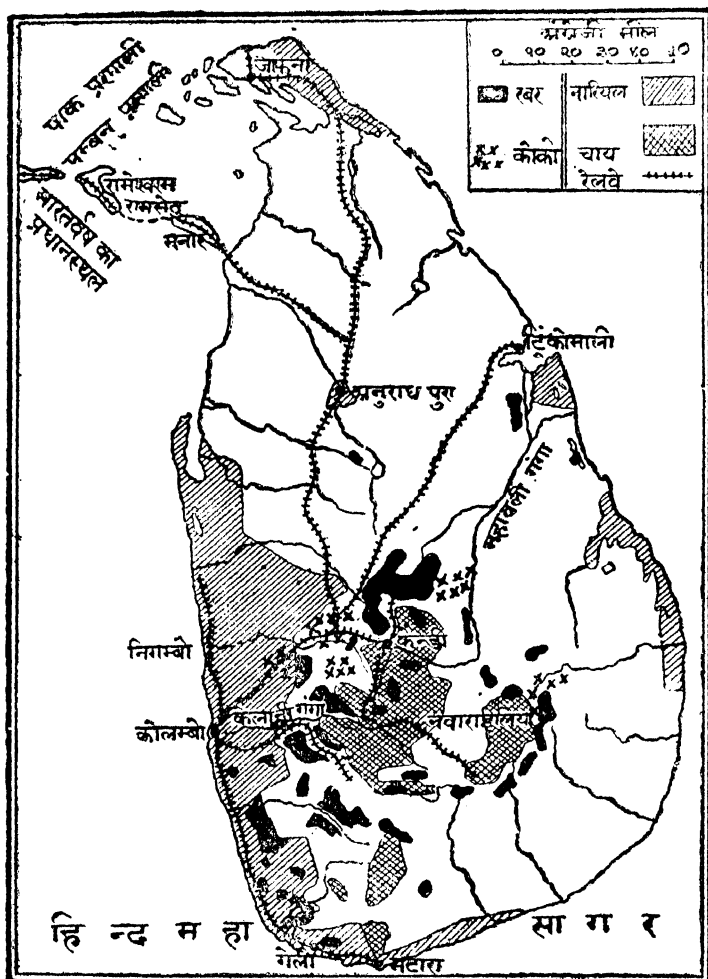
उन्तीसवाँ अध्याय

लंका

लंकाद्वीप (२५,००० वर्गमील, जनसंख्या ४५ लाख) दक्षिण भारत के दक्षिण-पूर्व की ओर हिन्द महासागर में ५-५०° और ९-५०° उत्तरी अक्षांशों के बीच में स्थित है। उत्तर से दक्षिण तक इसकी बड़ी से बड़ी लम्बाई २७० मील है और पश्चिम से पूर्व तक अधिक से अधिक चौड़ाई १४० मील है। ८० पूर्वी देशान्तर रेखा लंका के केवल पश्चिमी तट को काटती हुई गुजरती है। ८२ देशान्तर लंका के पूर्वी तट से बिल्कुल (लगभग आठ-दस मील) अलग है। द्वीप का आकार एक ऐसे लम्बे आम से मिलता है जिसका डंठल तोड़ दिया गया हो और जिसका सिरा ऊपर (भारत) की ओर कर दिया गया हो।

दक्षिणी भारत (करनाटक) और उत्तरी लंका की चट्टानों, जमीन, जलवायु और वनस्पति आदि में विलक्षण समानता है। तंग और उथली पाक-प्रणाली (पाक-जलसंयोजक) भी यही सिद्ध करती है कि प्राचीन समय में लंका द्वीप भारतवर्ष का ही अंग था।

लंका की बनावट बहुत सीधी सादी है। लंका के प्रायः मध्य में कुछ दूर दक्षिण को हटा हुआ एक पर्वत-समूह है। दक्खिन के पठार

१२८ – लंका– उपज, मार्ग और नगर

१२६—महाबली गंगा के प्रवाह-प्रदेश में मिलने वाले विविध दृश्य

की भाँति लंका के पहाड़ भी बहुत कड़ी चट्टानों से बने हैं। अति प्राचीन होने से वे बहुत घिस गये हैं। सबसे बड़ी चोटी पिदुरतलगला केवल ८,२९६ फ़ुट ऊँची है। दक्षिण में कुछ कम ऊँची (७,३५३ फ़ुट) पर अधिक प्रसिद्ध चोटी रामपद या बुद्धपद या आदम की चोटी कहलाती है। इस मध्यवर्ती पर्वतसमूह से चारों ओर को ढाल है। पर दक्षिण की ओर समुद्र-तट पास है। इसलिये उत्तर की अपेक्षा दक्षिण की ओर ढाल भी अधिक सपाट है। पहाड़ों की ऊँचाई कम होने से यहाँ बरफ़ कभी नहीं पड़ती है। पर पानी काफ़ी बरसता है। लेकिन द्वीप का सर्वोच्च भाग प्रायः मध्य में स्थित है। इसलिए यहाँ की बरसाती नदियों को बहुत दूर तक बहने का अवसर नहीं मिलता है। यहाँ की सबसे बड़ी नदी महाबली गंगा केवल १३४ मील लम्बी है। यह नदी पिदुरतलगला से निकल कर कैंडी होती हुई उत्तर-पूर्व की ओर ट्रिंकोमाली (त्रिकोण-मलय) की खाड़ी में गिरती है। केलानी गंगा ठीक पश्चिम की ओर बहती है। इसका मार्ग ऐसे प्रदेश में स्थित है जहाँ दोनों ऋतुओं में पानी बरसता है। इसलिए यह नदी कभी नहीं सूखती है। पर लंका की नदियाँ इतनी छोटी और उथली हैं कि उनमें नावें नहीं चल सकती हैं।

मध्यवर्ती पठार के चारों ओर ढालू मैदान है। इसकी ऊँचाई कहीं भी १,००० फ़ुट से अधिक नहीं है। वास्तव में यह मैदान भी उन्हीं चट्टानों का बना है जिनसे लंका का पठार बना है। पर मैदान में ये चट्टानें लाल मुलायम मिट्टी की मोटी तहों के नीचे दब गई हैं। उत्तर की ओर जाफना का चौड़ा मैदान समुद्र-तल से कहीं भी दो तीन सौ फ़ुट से अधिक ऊँचा नहीं है। इधर की ज़मीन में चूना अधिक है। इसका रंग प्रायः पीला है। केवल कहीं-कहीं इसके ऊपर लाल मिट्टी की पतली तह बिछी हुई है। तट के पास ज़मीन सब कहीं नीची है। पर तट बहुत ही कम कटा-फटा है और अक्सर गोरन या मैंग्रूव से ढका है। मलाबार-तट की तरह यहाँ भी समुद्री लहरों ने तट के पास रेत

इकट्ठा करके अनेक उथले अनूप (लेगून) बना दिये हैं। कई स्थानों पर ये अनूप नहरों द्वारा जोड़ दिये गये हैं।

जलवायु

लंकाद्वीप से भूमध्यरेखा प्रायः तीन-चार सौ मील दक्षिण की ओर रह जाती है। इसलिए यहाँ के दिन-रात प्रायः साल भर बराबर होते हैं। समुद्र भी सब कहीं पास है। इसलिए लंका की शीत-ऋतु और ग्रीष्म-ऋतु में कोई विशेष अन्तर नहीं होता है। यहाँ की ग्रीष्म-ऋतु उत्तरी भारत की तरह विकराल नहीं होती है। यहाँ जाड़े के दिनों में भी काफ़ी गरमी पड़ती है। नुवाराएलिया और कैंडी आदि कुछ पहाड़ी स्थानों को छोड़ कर यहाँ के लोग दिसम्बर और जनवरी महीने में भी दोपहर को छाता लगाते हैं। नारियल के रस या शरबत में बरफ़ डाल कर पीते हैं, और रात को चादरा या और कोई मामूली कपड़े ओढ़ कर बरामदे में सोते हैं। नुवाराएलिया यहाँ का सब से अधिक ठंढा नगर है। पर यहाँ भी शीत-काल में इलाहाबाद के मुक़ाबिले में बहुत कम सरदी पड़ती है। लंका में दिन और रात के तापक्रम में बहुत कम अन्तर रहता । पर शीत-काल और ग्रीष्म-ऋतु के तापक्रम में इससे भी कम अन्तर पड़ता है। उदाहरण के लिए कोलम्बो का तापक्रम अत्यन्त ठंडे (जनवरी) महीने में ८० अंश फ़ारेनहाइट होता है। अत्यन्त गरम (मई) महीने का तापक्रम ८५ अंश फ़ारेनहाइट से अधिक नहीं होता है। इस प्रकार वार्षिक तापक्रम-भेद चार या पाँच अंश फ़ारेनहाइट से अधिक नहीं होता है। पर दैनिक तापक्रम-भेद (दिन और रात के तापक्रम का भेद) दस या बारह अंश फ़ारेनहाइट होता है।

लङ्काद्वीप मानसून या मौसमी हवाओं के ठीक रास्ते में स्थित है। इसलिए इस द्वीप के पश्चिमी भाग में मई से सितम्बर मास तक वर्षा होती है। पर मैदान की अपेक्षा पहाड़ों के पश्चिमी ढालों पर अधिक वर्षा होती है। उत्तर की ओर किसी पहाड़ के न होने से और दक्षिण-

पूर्व की ओर मध्यवर्ती पहाड़ों की आड़ पड़ जाने से बहुत ही कम वर्षा होती है। उत्तरी-पूर्वी मानसून के अवसर पर (प्रायः नवम्बर से फ़र्वरी मास तक) लंका के दक्षिणी-पूर्वी और उत्तरी भाग में विशेष वर्षा होती है। इस ऋतु में पश्चिमी भाग को छोड़ कर प्रायः समस्त देश में वर्षा होती है। केवल उत्तरी-पश्चिमी सिरे और दक्षिणी-पश्चिमी सिरे पर साल भर में ५० इञ्च से कम पानी बरसता है। शेष भागों में प्रबल वर्षा होती है। उच्च पहाड़ी प्रदेश में कहीं कहीं २०० इञ्च से भी अधिक वर्षा होती है।

वनस्पति

सदा ऊँचा तापक्रम रहने और प्रबल वर्षा होने के कारण इस समय भी लंका का प्रायः $\frac{1}{5}$ भाग सघन बनों से घिरा हुआ है, जिनमें हाथी, बन्दर, चीता आदि जंगली जानवर विचरते हैं। दक्षिण-पश्चिम की ओर ऊँचे पहाड़ी ढालों के बन को साफ़ कर चाय के बग़ीचे लगाए गए हैं। अधिक नीचे ढालों में रबड़ के पेड़ लगाये गए हैं। मैदान में तथा कुछ ऊँचे भागों में समुद्र से थोड़ी दूर पर नारियल के बग़ीचे हैं। अनुकूल भागों में दारचीनी (मसाले) के खेत हैं। धान की खेती सजल भागों में प्रायः सब कहीं होती है। पर लंका की ज़मीन बहुत उपजाऊ नहीं है। कुछ ख़ुश्क भागों में सिंचाई का भी ठीक प्रबन्ध नहीं हुआ है। इससे इस समय भी प्रायः $\frac{3}{5}$ भागों में ही खेती होती है। शेष $\frac{2}{5}$ भाग बेकार पड़ा है।

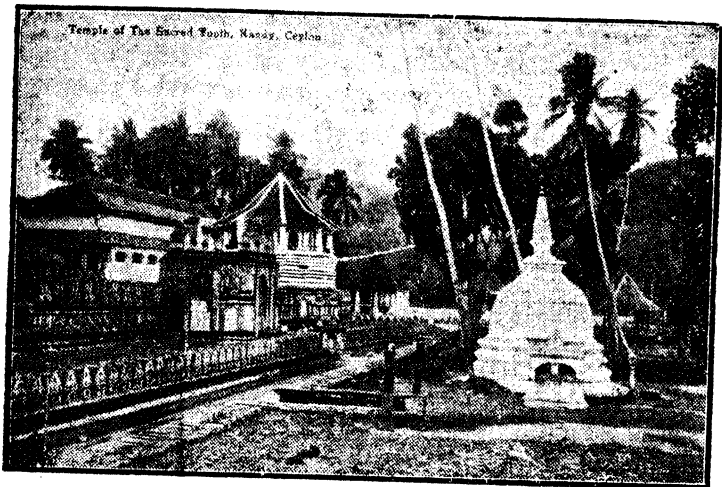
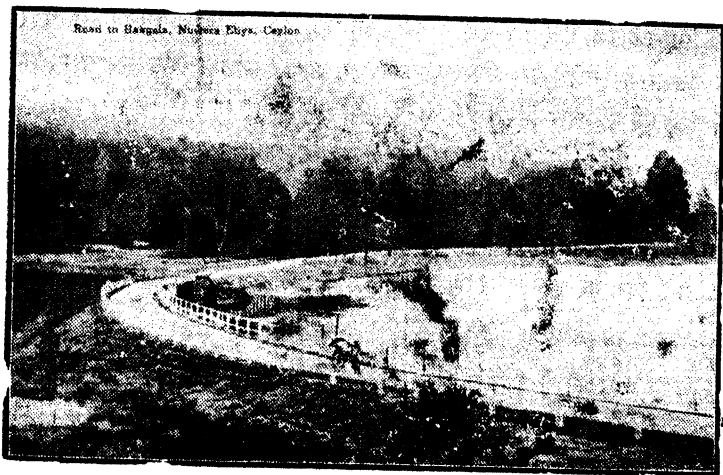
मनुष्य

लंका के अधिकांश निवासी सिंहाली लोग हैं। ये लोग अशोक के समय में यहाँ बौद्ध धर्म का प्रचार करने आये थे और यहाँ के लोगों में हिल मिल गये। ये लोग सिंहाली भाषा बोलते हैं जो संस्कृत से मिलती जुलती है। उत्तर के जाफना प्रान्त में अधिकांश लोग तामिल हैं जो समय समय पर दक्षिण-भारत से आकर यहाँ बस गये हैं। इनके

अतिरिक्त यहाँ कुछ मूर लोग हैं जो पुराने अरबी सौदागरों की सन्तान हैं। कुछ बर्गर योरुपीय वर्णसंकर और कुछ शुद्ध योरुपीय लोग भी हैं। सघन बनों के दुर्गम भागों में यहाँ के प्राचीन मूलनिवासी वेद्दा लोग रहते हैं। यहाँ के लोगों का प्रधान पेशा खेती है। तटीय प्रदेश में मछली मारने वाले बहुत रहते हैं। रत्नपुरा के आस पास पठार में कुछ लोग खानों में भी काम करते हैं। खानों से कुछ मणि और पेन्सिल का

१३०—लंका का एक परिवार

सुरमा* निकलता है। चाय और रबड़ के बगीचों के मालिक अधिकतर योरुपीय हैं। इन बगीचों में दक्षिण-भारत के प्रायः तामिल मजदूर काम करते हैं। द्वीप की आबादी घनी नहीं है। यह आबादी अधिकतर केला और नारियल के बगीचों से घिरे हुए छोटे छोटे गाँवों में रहती है।

Plumbago.

१३१—दलदमालगा का प्रसिद्ध बौद्ध मंदिर

१३२—नुवारा एलिया का एक मनोहर दृश्य

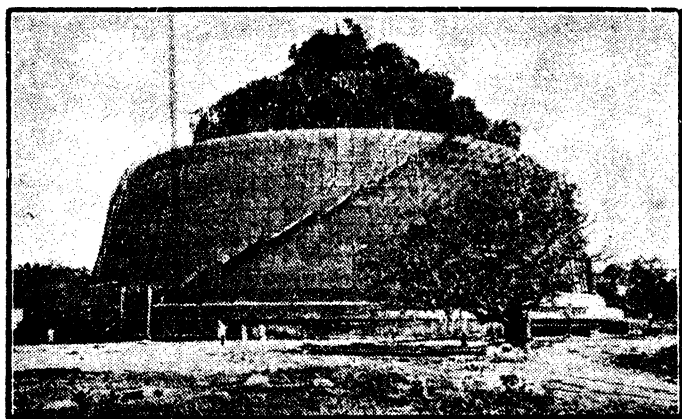
इस द्वीप में प्रायः हर एक घर में एक छोटा सा बगीचा है। बड़े शहर कम हैं।

लंका की राजधानी और सब से बड़ा शहर कोलम्बो है। यह नगर केलानी गंगा के मुहाने पर पश्चिमी तट के प्रायः दक्षिणी भाग में बसा हुआ है। यहीं पर तट कुछ मुड़ता है। इसलिए दक्षिणी-पश्चिमी मानसून से यहाँ के बन्दरगाह की कुछ रक्षा हो जाती है। पर बन्दरगाह को पूर्णरूप से सुरक्षित करने के लिए एक लम्बी चौड़ी दीवार बनानी पड़ी है। बन्दरगाह कुछ गहरा भी कर दिया गया है। इसलिए अब कोलम्बो न केवल लंकाद्वीप का ही सब से बड़ा बन्दरगाह है वरन् वह कई समुद्री मार्गों का जंकशन (संगम) हो गया है। योरुप से जितने जहाज़ स्वेज़ के मार्ग से कलकत्ता, सिंगापुर, चीन, जापान या आस्ट्रेलिया को जाते हैं वे सब यहाँ ठहर कर और कोयला* लेकर जाते हैं। यहाँ से दक्षिणी-पूर्वी अफ्रीका और दक्षिणी भारत और रंगून को भी व्यापारी जहाज़ आते जाते रहते हैं। कोलम्बो का पृष्ठ-प्रदेश (पीछे का देश) बड़ा उपजाऊ है। कोलम्बो शहर रेल द्वारा उत्तर में तलेमनार और जाफना से, मध्य में कैंडी और नुवारा एलिया से, पूर्व की ओर ट्रिंकोमाली से, दक्षिण की ओर गाल से जुड़ा हुआ है। इसके अतिरिक्त कोलम्बो से देश के बड़े बड़े नगरों को सुन्दर पक्की सड़कें गई हैं। इसलिए तटीय प्रदेश का नारियल और दक्षिणी पश्चिमी भीतरी भाग की रबड़ और चाय कोलम्बो बन्दरगाह से ही दिसावर भेजी जाती है। मशीन, कपड़े आदि आवश्यक विदेशी

---

* लंका में कोयला नहीं होता है। इसलिए कुछ जहाज़ ग्रेटब्रिटेन, नैटाल और कलकत्ता से कोयला लाकर यहाँ जमा करते रहते हैं। जैसे रेल का इञ्जन अपनी लम्बी यात्रा में अनुकूल स्टेशनों पर कोयला लेता है वैसे ही जहाज़ का इञ्जन भी जगह जगह पर कोयला लेता है।

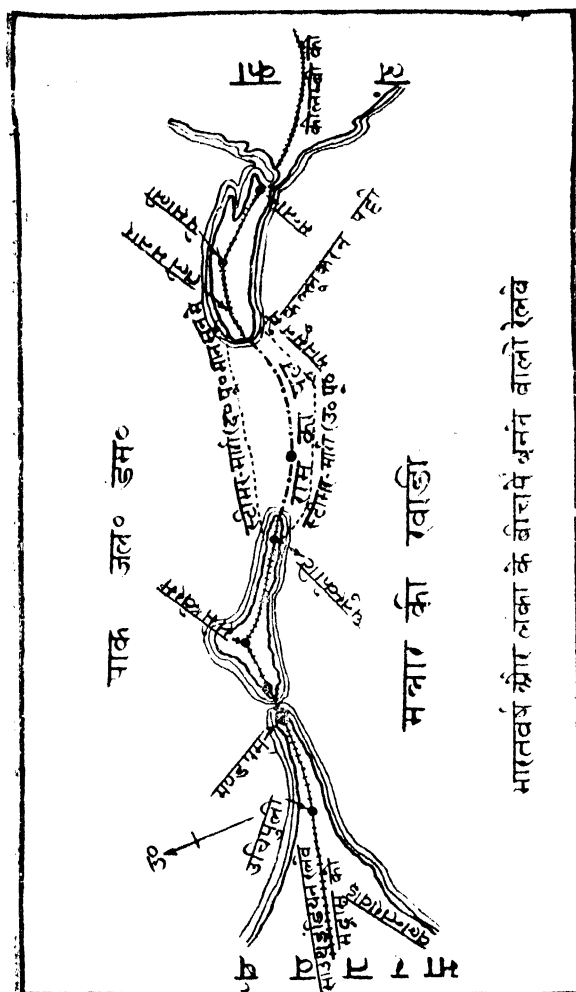
चीजें भी कोलम्बो बन्दरगाह से लंका के भिन्न भिन्न भागों में पहुँचाती हैं। कोलम्बो शहर की आबादी प्रायः ढाई लाख है। पर शहर बहुत ही खुला हुआ और सुन्दर बसा है। यहां अजायबघर आदि कई देखने योग्य चीजें हैं।

कैंडी नगर पहाड़ी प्रदेश में कोलम्बो से ७२ मील की दूरी पर बहुत ही ऊँचा नीचा बसा है। लंका की पुरानी राजधानी यहीं थी। कैंडी का दलदमालगा या बुद्ध भगवान के दाँत का मन्दिर बहुत प्रसिद्ध है। यहीं लंका के कला-कौशल के सामान का सुन्दर संग्रह है। कैंडी से प्रायः तीन मील की दूरी पर पेराडेनिया का बोटेनीकल गार्डन न केवल लंका में वरन् पूर्वी देशों में सर्वोत्तम है।

१३२—अनुराजपुर का एक प्राचीन स्तूप

नुवारा एलिया प्रसिद्ध पहाड़ी स्टेशन है और छोटी लाइन (नेरोगेज) द्वारा कैंडी से मिला हुआ है। कैंडी से उत्तर की ओर अनुराजपुर या अनुराधपुर में विचित्र प्राचीन (बौद्ध) भग्नावशेष हैं। अनुराधपुर के

धुर उत्तर की ओर जाफना को रेल गई है। उत्तर-पश्चिम की ओर एक शाखा तलेमनार को गई है। तलेमनार से धनुषकोटि को (हिन्दुस्तान के लिए) प्रतिदिन स्टीमर छूटा करते हैं। धनुषकोटि स्टेशन रामेश्वर द्वीप के दक्षिणी सिरे पर स्थित है। यहीं साउथ इंडियन रेलवे का

१३४—लंका का ऐतिहासिक बोधि वृक्ष

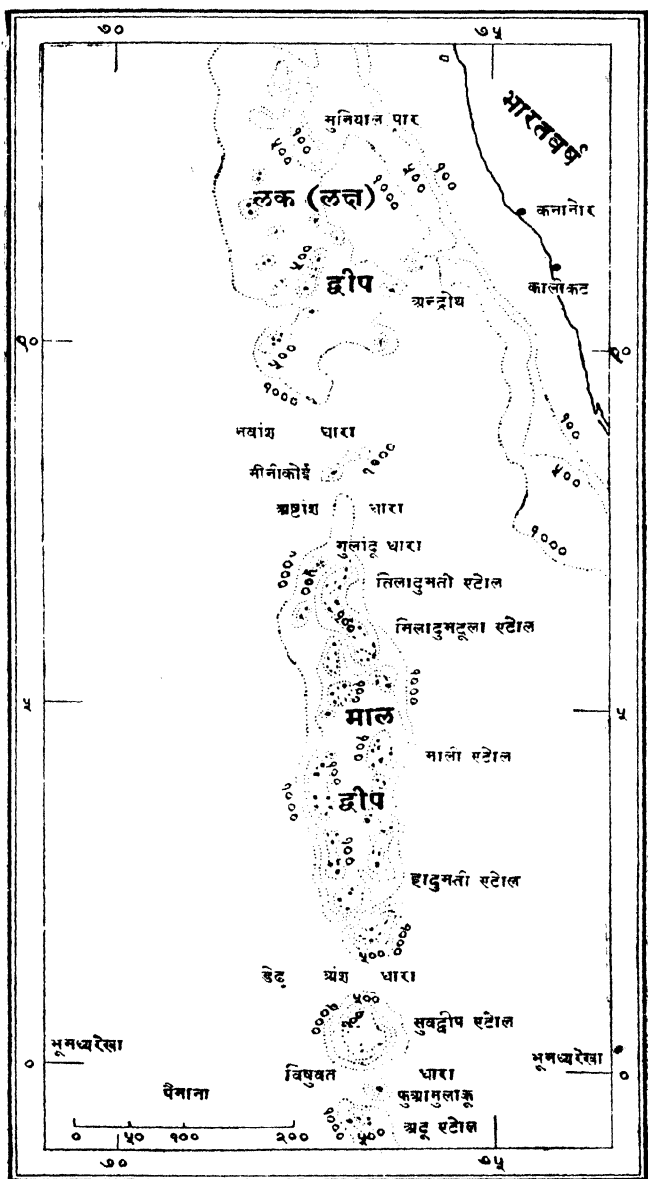
अन्तिम स्टेशन है। धनुषकोटि से तलेमनार केवल २० मील दूर है। लंका और हिन्दुस्तान के इन दोनों स्टेशनों को रेल द्वारा जोड़ने की योजना हो रही है। इस बीस मील की यात्रा में भिन्न भिन्न स्थनों पर ७ मील का स्थल है। यहां रेत और मूँगे की चट्टानों पर रेल की लाइन डालने में कोई कठिनाई न होगी। शेष १३ मील में थोड़ी थोड़ी दूर पर कांक्रीट के दोहरे खंभे और महराब बना कर एक विशाल पुल तयार करने की योजना हो रही है। यह पुल रामचन्द्र जी के प्राचीन सेतु की याद दिलायेगा और दोनों देशों के बीच की यात्रा को बहुत ही सुगम और मनोरंजक बना देगा।

१३५—दक्षिणी-पश्चिमी मानसून के दिनों में स्टीमर-मार्ग पूर्व की ओर होता है। उत्तरी-पूर्वी मानसून के चलने पर स्टीमर का मार्ग पश्चिम की ओर हो जाता है। ऋतु के अनुसार मार्ग बदलने में स्टीमर हवा के प्रचंड वेग से बच जाता है।

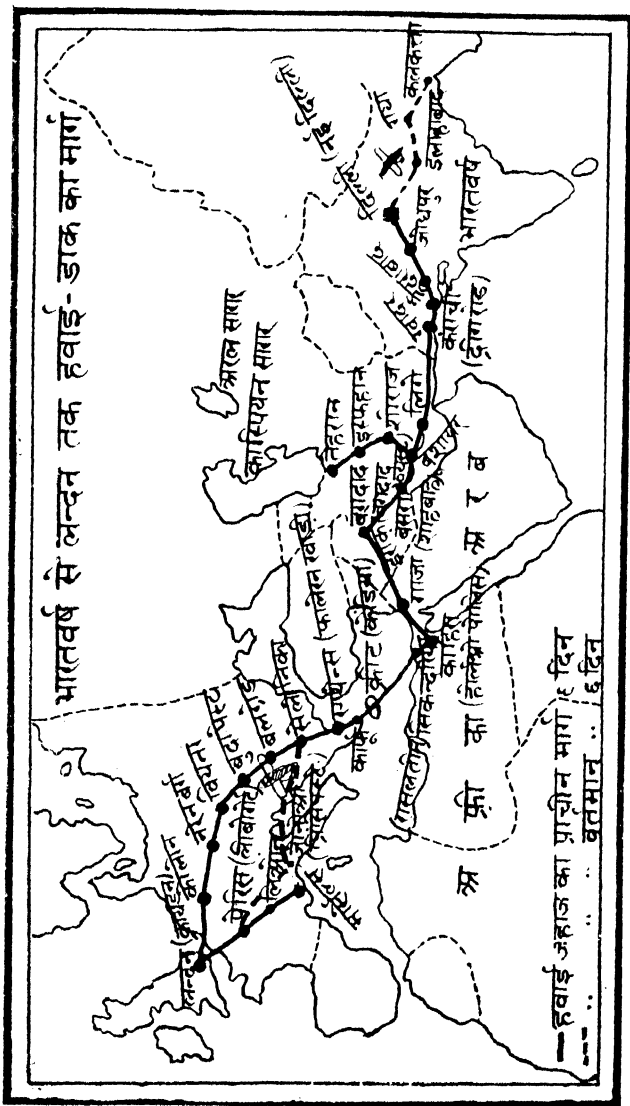
ट्रिन्कोमाली (त्रिकोणमलय) लंका के उत्तरी-पूर्वी तट पर लंका का सर्वोत्तम प्राकृतिक बन्दरगाह है। इसकी विशाल और गहरी खाड़ी में जहाज बिल्कुल सुरक्षित रह सकते हैं। पर इसका पृष्ठ-प्रदेश उपजाऊ नहीं है। इसीलिए ट्रिन्कोमाली एक छोटा नगर रह गया। हाल में यह नगर रेल द्वारा कोलम्बो से मिला दिया गया है।

१८०२ ई० में लंका द्वीप मद्रास प्रान्त में शामिल था। फिर यह अलग कर दिया गया। तब से लंका द्वीप ब्रिटेन का शाही उपनिवेश (क्राउन कालोनी) बन गया। यहां का गवर्नर सीधे ग्रेटब्रिटेन से नियुक्त होता है। उसका भारत-सरकार से कोई सम्बन्ध नहीं है।

मालद्वीप

ये द्वीप-समूह लंका के दक्षिण-पश्चिम में ४०० मील की दूरी पर भूमध्यरेखा के बिल्कुल पास स्थित हैं। ये द्वीप नारियल के पेड़ों से ढके हुए हैं जिनसे सुन्दर रस्सी बनाई जाती है। यहाँ के निवासी (प्रायः ७० हजार) सिंहाली लोगों से मिलते जुलते हैं। पर आजकल वे इस्लाम धर्म को मानते हैं। ये लोग मछली मारने, नाव और रस्सी बनाने का काम करते हैं। नाम मात्र को इन द्वीपों का मालिक यहां का सुल्तान है। पर वास्तव में ये द्वीप लंका की सरकार के अधीन हैं।

लंकाद्वीप या लक्षद्वीप समूह मालद्वीप से २०० मील उत्तर की ओर १० और १४ उत्तरी अक्षांशों के बीच में स्थित है। इन मूँगों के द्वीपों का शासन भारत सरकार द्वारा होता है।

१३७—मालद्वीप का माली नगर

भारतवर्ष का
व्यापारिक विवरण

१३८—कराची से लन्दन पहुँचने में नये हवाई मार्ग से लगभग ६ दिन लगते हैं। नया हवाई टाइम-टेबिल और मार्ग कुछ बदल गया है। अब ईरान के ऊपर से जहाज नहीं आते हैं।

तीसवाँ अध्याय

भारतवर्ष की सड़कें और तार

आजकल हिन्दुस्तान में प्रायः ५० हजार मील पक्की और डेढ़ लाख मील कच्ची सड़कें हैं। पक्की सड़क बनाने में काफ़ी ख़र्च हो जाता है। गङ्गा और सिन्ध के मैदान में प्रधान कठिनाई यह है कि सड़क बनाने के लिए पत्थर पास नहीं मिलता है। कहीं ईंटों को तोड़ कर सड़क की कुटाई होती है, कहीं कंकड़ों से काम लिया जाता है। दूर से पत्थर मँगाने में अधिक ख़र्च पड़ता है। पुल बनाने में काफ़ी ख़र्च होता है। दक्षिण के ऊँचे-नीचे पहाड़ी भागों में सड़क कूटने का पत्थर तो बहुत है पर मार्ग को काट कर बनाने और सुगम ढाल करने में बड़ी कठिनाई पड़ती है। कच्ची सड़कों पर ख़र्च बहुत कम होता है, लेकिन वर्षा-ऋतु में वे दुर्गम हो जाती हैं।

आजकल हिन्दुस्तान के प्रायः सभी बड़े-बड़े शहर एक दूसरे से पक्की सड़क से जुड़े हुए हैं। पर कलकत्ते से इलाहाबाद और दिल्ली होकर पेशावर तक पहुँचने वाली ग्रांडट्रंक रोड सर्वप्रसिद्ध है। मिर्ज़ापुर से जबलपुर होकर नागपुर जाने वाली ग्रेट डेकन रोड भी पुरानी प्रसिद्ध सड़क है। दिल्ली से गढ़मुक्तेश्वर, मुरादाबाद, बरेली, सांडी और राय-

बरेली होकर बनारस और पटना पहुँचने वाली सड़क भी पुरानी है। पुरानी सड़कों में से ही एक सड़क आगरे से अजमेर को गई है।

रेलों ने पक्की सड़कों का रुख बदल दिया है। सामान और मुसाफिर ढोने के लिए अधिकतर सड़कें रेलवे-स्टेशनों तक बन गई हैं। लेकिन रेल और मोटर लारियों में होड़ शुरू हो गई है। कहीं कहीं पहले मोटर लारियाँ इतनी अधिक चल निकली हैं कि वहाँ रेल खुल जाती है। कहीं रेलों पर इतनी भीड़ या मुसाफ़िरों को इतनी तकलीफ़ रहती है कि वहाँ मोटर लारियाँ चलने लगती हैं और रेल की आमदनी कम हो जाती है।

रेल और सड़कों के सिवा तार की लाइन ६३,००० मील है जिसमें प्रायः साढ़े चार लाख मील तार लगा है। तार से आने-जाने में बड़ी सुविधा रहती है। हिन्दुस्तान में तार की प्रधान लाइनें ये हैं :—

१—कलकत्ते से मद्रास (पूर्वी तट के मार्ग से)
२—कलकत्ते से बम्बई (इलाहाबाद, जबलपुर और भुसावल होकर अथवा सिउनी, नागपुर और भुसावल होकर अथवा इलाहाबाद, आगरा झाँसी और भुसावल होकर)
३—कलकत्ते से कराची (आगरा और हैदराबाद होकर)
४—कलकत्ते से शिमला (आगरा और दिल्ली होकर)
५—कलकत्ते से रंगून (अक्याब होकर)
६—कलकत्ते से मांडले (अक्याब और रंगून होकर अथवा गौहाटी और मनीपुर होकर)
७—बम्बई से मद्रास (ग्रेट इण्डियन पेनिन्सुला और मद्रास रेलवे के मार्ग से अथवा सदर्न मराठा और मद्रास रेलवे के मार्ग से)
८—बम्बई से कराची (अहमदाबाद और दीसा होकर अथवा भुसावल, मारवाड़ जंकशन और हैदराबाद होकर)
९—बम्बई से कालीकट (बँगलोर और मैसूर होकर)

१०—मद्रास से कालीकट (जालरपट और पोदानूर होकर)

११—मद्रास से तूतीकोरन (साउथ इंडिया रेलवे के मार्ग से)

१२—कराची से क्वेटा (सक्खर होकर)

१३—करार्ची से लाहौर (मुलतान होकर)

सीमा-प्रान्त, पंजाब और संयुक्त-प्रान्त के प्रधान नगरों में टेलीफ़ोन लगा हुआ है। बम्बई से पूना और अहमदाबाद को भी टेलीफ़ोन-लाइन है। इसी प्रकार कलकत्ता और कोयले की खानों के बीच में भी टेली-फ़ोन लगा है।

करार्ची, पेशावर, इलाहाबाद, मद्रास आदि स्थानों में बे-तार का तार है। बम्बई और मद्रास, बम्बई और कराची, बम्बई और कलकत्ता, कलकत्ता और ढाका, कलकत्ता और रंगून, कलकत्ता और दिल्ली, दिल्ली और लाहौर, दिल्ली और करार्ची के बीच में हवाई जहाज़-मार्ग निश्चित हुआ है।

इकतीसवाँ अध्याय

भारतवर्ष के जल-मार्ग

सड़क या रेल-मार्ग से जल-मार्ग कहीं अधिक सस्ता पड़ता है। जल-मार्ग को बनाने या ठीक रखने में सड़क या रेल से कहीं कम खर्च होता है। यदि कोई इञ्जिन १ घंटे में सड़क पर १० मन के बोझ को ६० मील खींच सकता है तो वही इञ्जिन उतने ही समय में उतनी ही दूरी तक रेल की पटरी से १०० मन और नाव के द्वारा पानी में ७०० मन बोझ खींच सकेगा।

इन सब कारणों से सभ्य जातियों ने अपने देश के जल-मार्गों का उपयोग करने में पूरा पूरा प्रयत्न किया है। फ्रांस, जर्मनी आदि उन्नत देश अपने जल-मार्गों के ऊपर करोड़ों रुपये खर्च करते हैं और नाव चलाने वालों को रेल की अनुचित स्पर्धा (होड़) से बचाते हैं। मौर्य-काल में भारत में नाव चलाने के साधन दुनिया भर से अच्छी दशा में थे। मुग़ल समय के अन्त तक यहाँ नाव चलाने का काम ज़ोरों से होता रहा। पर जब से रेलों का आगमन हुआ तब से लाखों नाव चलाने वाले छिन्न भिन्न हो गये। सरकारी सहायता न मिलने के कारण वे रेल का मुक़ाबिला न कर सके। १८७८ ई० में काटन साहब ने ३०

करोड़ रुपये में भारत में आवश्यक जल-मार्ग बनाने का वादा किया था। कुछ प्रधान मार्ग ये थे :—

१—कलकत्ता से कराची तक—गंगा और सिन्ध नदी के निचले जल-विभाजक में एक नहर खोदने से दोनों जल-मार्ग जोड़ दिये जाते।

२—कोकोनाडा से सूरत तक-गोदावरी और ताप्ती नदियों की सहायता से।

३—तुंगभद्रा से कारबार (अरब सागर तट पर) तक।

४—पोनाग नदी के ऊपर पालघाट और कोयम्बटोर से।

पर रेल पर १ अरब १२ करोड़ रुपये खर्च हो चुके थे। इसलिए काटन साहब की सुनवाई न हुई। अब तो रेलों में और भी अधिक धन लग चुका है। इसलिए हमारे जल-मार्ग अच्छी दशा में नहीं हैं।

नाव चलने योग्य नहरें

गोदावरी नहर में दोलेश्वरम् से और कृष्णा नहर में बेजवादा से समुद्र की ओर चपटे डेल्टा में तीन चार सौ मील तक नावें चल सकती हैं। ये दोनों स्थान एक दूसरे से और बकिंघम* नहर से जुड़े हुए हैं। कर्नूलकड़ापा-नहर भी १६० मील तक नाव चलने योग्य है। पर ऊँचे नीचे धरातल के कारण इसमें प्रायः ४० झाल बनाने की आवश्यकता पड़ी। गोदावरी और कृष्णा डेल्टा की कपास और चावल का अधिकतर भाग इन नहरों द्वारा ही ढोया जाता है।

उड़ीसा-नहर और मिदनापुर-नहर में भी नावें चलती हैं। सुन्दर-बन हुगली और दूसरी (गंगा की) उपशाखाएँ नहरों द्वारा जोड़ दी गई हैं।

* बकिंघम नहर कारोमंडल तट में ठीक दक्षिण की ओर २६२ मील तक जाती है और मद्रास शहर को कृष्णा-डेल्टा से मिलाती है।

सोन नदी की नाव चलने योग्य तीन प्रधान नहरें बक्सर, आरा और दानापुर में गंगा से मिला दी गई हैं।

संयुक्त-प्रान्त में गंगा की छोटी और बड़ी नहरों में २७५ मील तक नावें चल सकती हैं। गंगा-नहर कानपुर में गंगा से मिला दी गई है।

पंजाब में पश्चिमी यमुना-नहर में सिरे से लेकर दिल्ली तक नावें चल सकती हैं।* सरहिन्द-नहर सिरे (रूपर स्थान) से लेकर फ़ीरोज़पुर शहर तक नाव चलने योग्य है। फ़ीरोज़पुर में सरहिन्द नहर सतलज नदी से मिल गई है। यहाँ से आगे कराची तक लगातार जल-मार्ग है।

नाव चलने योग्य नदियाँ

नर्मदा और ताप्ती नदियों के निचले मार्ग में नावें चल सकती हैं। इनका शेष भाग प्रायः पहाड़ी है। पर सिन्ध, गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों में मुहाने से लेकर सैकड़ों मील तक प्रायः साल भर स्टीमर चल सकते हैं। सिन्ध नदी मुहाने से लेकर डेराइस्माइलख़ाँ (८०० मील की दूरी) तक स्टीमर चलने योग्य है। इसकी सहायक चनाब और सतलज में भी छोटी छोटी नावें सालभर चल सकती हैं। पर चनाब में चिनिओट और सतलज में फ़ीरोजपुर के आगे बहुत कम नावें चलती हैं। सिन्ध की उपशाखाओं (फुलेली नहर और पूर्वी नारा) में भी नावें चला करती हैं।

गंगा नदी के मुहाने से लेकर कानपुर तक सुगमता से नावें चला करती हैं। इसकी सहायक घाघरा नदी में भी फ़ैज़ाबाद तक स्टीमर पहुँचते हैं। पर रेल की स्पर्धा के कारण गंगा और सिन्ध नदियों में धुआँकश नावों को सफलता न मिल सकी। ब्रह्मपुत्र नदी में दिब्रूगढ़ तक

---

* यह नहर पहाड़ी लकड़ी बहा लाने में विशेष रूप से उपयोगी है।

† यमुना नदी में प्रयाग से राजापुर तक प्रायः साल भर नावें चला करती हैं।

और इसकी सहायक सुरमा नदी में सिलहट और कछार तक स्टीमर चला करते हैं। हुगली नदी में नदिया तक स्टीमर पहुँचते हैं। पूर्वी बङ्गाल में नाव चलाने की सुविधाएँ इतनी अधिक हैं कि रेलों को बढ़ाने में बाधा पड़ती है। छोटी छोटी नहरें बड़ी नदियों को जोड़ती हैं। इस-लिए कलकत्ते से आसाम (७५० मील से ऊपर) तक स्टीमर बराबर चला करते हैं। अधिकांश जूट, चाय और धान नावों से ही बड़े बड़े शहरों में पहुँचता है।

महानदी, गोदावरी और कृष्णा नदियों में डेल्टा के ऊपर कुछ दूर तक नावें चल सकती हैं। वर्षा-ऋतु में इनकी सहायक नदियों में भी नावें चल सकती हैं।

ब्रह्मा में इरावदी नदी में साल भर मुहाने से लेकर भामो (५०० मील की दूरी) तक स्टीमर चलते हैं। कुछ छोटे स्टीमर और आगे मिचीना तक पहुँचते हैं। इरावदी की उपशाखाओं तथा इसकी सहायक चिंडविन नदी में भी स्टीमर चलते हैं। ब्रह्मा की सीटांग तथा अन्य छोटी नदियों में भी कुछ दूर तक स्टीमर चल सकते हैं।

भारतवर्ष की जलशक्ति

उँचाई से गिरने वाले पानी में उसी तरह की स्वाभाविक शक्ति होती है जिस तरह कोयला या तेल जला कर भाप में शक्ति पैदा की जाती है। पहाड़ी प्रदेश में पनचक्की (पानी के ज़ोर से चलनेवाली आटा पीसने की चक्की) का प्रयोग बहुत पुराने ज़माने से चला आया है। पानी जितनी अधिक उँचाई से गिरेगा उसमें उतनी ही अधिक शक्ति होगी। इस प्रकार १०० मन पानी १,००० फ़ुट की उँचाई से गिरने पर उतनी ही शक्ति पैदा करेगा जितनी शक्ति १,००० मन पानी १०० फ़ुट की उँचाई से गिरने पर पैदा करेगा।

उच्च हिमालय से निकलने वाली असंख्य नदियों में अपार शक्ति

छिपी हुई है। यदि इस शक्ति से बिजली तैयार की जावे तो हिन्दुस्तान का कारबार एकदम चोटी तक पहुँच जाय।

हिन्दुस्तान में बिजली तैयार करने का सबसे बड़ा प्रयत्न बम्बई प्रान्त में हुआ है। यहाँ रुई आदि के कारख़ाने बहुत हैं। ब्रह्मा का तेल या बंगाल का कोयला यहाँ पहुँचते पहुँचते बहुत महँगा पड़ता है। पर पश्चिमी घाट में प्रति वर्ष डेढ़ दो सौ इञ्च वर्षा होती है। इस पानी से बिजली तैयार करने के लिए ताता महोदय ने भोर-घाट के ऊपर लोनावला में तीन विशाल बाँध बनवाये। इस प्रकार लोनावला में एक अगाध जलाशय बन गया। यह पानी बड़े बड़े नलों द्वारा १,७२५ फ़ुट की उँचाई से नीचे खोपोली के पावर-हाउस (शक्ति-गृह) में छोड़ा गया। इस उँचाई से गिरने के कारण पानी के प्रत्येक वर्ग इञ्च में पाँच मन का दबाव हो गया। इसी ज़ोर से पानी के पहिये चलते हैं और बिजली तैयार होती है। १९१५ ई० से लोनावला के "ताता हाइड्रो इलेक्ट्रिक वर्क्स" बम्बई की मिलों और ट्रम्बे को बिजली पहुँचा रहे हैं। इस काम में पौने दो करोड़ रुपये लगे। पर इसमें सफलता ऐसी हुई कि दूसरे ही वर्ष "आन्ध्रा वेली पावर सप्लाई कम्पनी" दो करोड़ रुपये की लागत से खड़ी की गई। यह कम्पनी बम्बई-द्वीप और बन्द्रा तथा कुर्ला के मुहल्लों को बिजली पहुँचाने लगी। आन्ध्रा-घाटी में बहुत छोटा बाँध बनाना पड़ा। बाँध बनने से जो आन्ध्रा झील बनी वह लोनावला से १२ मील उत्तर-पूर्व की ओर स्थित है। और ५६ मील की दूरी से बम्बई में बिजली पहुँचाती है।

१९१९ ई० में ९ करोड़ रुपये की लागत से एक तीसरी कम्पनी बनी। इस कम्पनी ने दक्षिण की ओर नीला और मूला नदियों में बाँध बनाकर बिजली तयार करने का निश्चय किया। यहाँ ८० मील की दूरी से बम्बई को बिजली पहुँचाई जाती है।

यहाँ से प्रायः १०० मील दक्षिण में बिजली बनाने की एक चौथी

योजना हो रही है। इस में लगभग ८ करोड़ रुपये ख़र्च होंगे और बम्बई के नये कारख़ानों में बिजली पहुँचाई जायगी।

मैसूर राज्य में कावेरी के शिवसमुद्रम्-प्रपात से हिन्दुस्तान भर में सर्व-प्रथम बिजली तयार हुई। यहां से ६२ मील की दूरी पर कोलार की सोने की खानों में, और ६० मील की दूरी पर बँगलोर में बिजली पहुँचाई जाती है।

शिवसमुद्रम् से २५ मील नीचे मेकादातू स्थान पर कावेरी में बाँध बना कर और कावेरी की सहायक शिमसा नदी के स्वाभाविक प्रपात से भी मैसूर-राज्य में बिजली तयार करने का प्रयत्न हो रहा है।

काश्मीर-राज्य का बिजलीघर विचित्र है। बारामूला के आगे झेलम नदी में प्रपात है, पर यह बहुत ऊँचा नहीं है। इसलिए इस स्थान से पहाड़ी के किनारे किनारे लकड़ी के बड़े घेरे में सात मील तक पानी पहुँचाया गया है। फिर वह बड़े बड़े नलों से बिजली-घर में छोड़ा गया है। यहाँ जो बिजली तयार होती है उससे बारामूला और श्रीनगर में रोशनी होती है। श्रीनगर का रेशम का कारख़ाना भी इसी के ज़ोर से चलता है।

बिजली के छोटे-छोटे आयोजन शीलांग, कालिमपोंग (दार्जिलिंग), नैनीताल और मंसूरी में हैं।

मंडी-राज्य में व्यास नदी की एक सहायक उहल नदी के किनारे पञ्जाब-सरकार ने बिजली तयार करवाने का काम १६३३ से खोल दिया है। इससे शिमला, अम्बाला, करनाल और फ़ीरोज़पुर को बिजली पहुँचेगी और बहुत ही सस्ती होगी। गंगा आदि कई सिंचाई की नहरों और झीलों से भी बिजली तयार करने का विचार हो रहा है जिससे खेती का काम भी बिजली की ताक़त से हो सकेगा।

पर मैदान की मन्दवाहिनी नदियाँ बिजली के काम के लिए व्यर्थ हैं।

———

बत्तीसवाँ अध्याय

भारतवर्ष के रेल-मार्ग

अब से प्रायः ८० वर्ष पहले हिन्दुस्तान में एक भी रेल न थी। फिर डरते डरते परीक्षार्थ हावड़ा (कलकत्ता) से रानीगञ्ज (१२० मील), बम्बई से कल्यान (३३ मील) और मद्रास से आर्कोनम (३६ मील) तक तीन रेलवे लाइनें बनाई गईं। इस जांच के बाद ८ बड़ी बड़ी रेलवे-कम्पनियाँ बनीं। रेलवे लाइन बनाने का काम इस तेज़ी से हुआ कि इस समय सारे हिन्दुस्तान में ३६,००० मील से अधिक रेलवे-लाइनें हैं। पर पश्चिमी देशों के मुक़ाबिले में हिन्दुस्तानी रेलों का विस्तार बहुत ही कम है। योरुप का क्षेत्रफल हिन्दुस्तान के क्षेत्रफल से प्रायः दुगुना है। वहाँ की आबादी प्रायः सवाई है। लेकिन योरुप में २ लाख मील रेलवे-लाइनें हैं। संयुक्त राष्ट्र अमरीका तो हिन्दुस्तान से दुगुना भी नहीं है वहां की आबादी हिन्दुस्तान की $\frac{1}{3}$ है। पर वहां हिन्दुस्तान से ठीक सात गुनी रेलवे-लाइनें हैं।

रेल निकालने में बहुत खर्च पड़ता है। इसलिए लाइन और स्टेशन आदि बनाने के लिए कम्पनियों को ज़मीन मुफ़्त दे दी गई। आरम्भ की कम्पनियों को सरकार ने रेलों पर लगी हुई पूँजी पर ५ फ़ी सदी लाभ

की गारेन्टी* (ठीका) दे दी तिस पर भी फ़ी मील पर सारी लागत का औसत पौने दो लाख रुपये से ऊपर पड़ा है। सारी लाइन में ६ अरब ५० करोड़ रुपये लगे। यदि हम चार चार रुपये एक साथ रख कर चाँदी की ऐसी लाइन बनावें जिसमें रुपये एक दूसरे को छूते रहें और उनके बीच में खाली जगह न बचे तो रुपयों की यह लाइन हिन्दुस्तान में सारे रेल-पथ (३७,००० मील) पर बिछाई जा सकती है। लाइन का जो भाग देशी रियासतों में होकर गया है उसका ख़र्च उन रियासतों से लिया गया है। शेष में उधार लेकर व्यय किया गया है, जिसका हमें सूद देना पड़ता है।

रेल निकालने का मुख्य उद्देश यह था कि फ़ौज और व्यापार को सुविधा मिले। लड़ाई के अवसर पर एक स्थान के सिपाही दूसरे स्थान पर शीघ्रतापूर्वक पहुँचाये जा सकते हैं। इसलिए प्रत्येक स्थान पर अधिक फ़ौज नहीं रखनी पड़ती है। सीमाप्रान्त और पंजाब की रेलें ख़ास कर इसी उद्देश्य से खोली गईं। रेलों के खुल जाने से गेहूँ आदि देश का कच्चा माल बन्दरगाहों तक कम समय और कम किराये में बाहर जाने के लिए पहुँचने लगा। इसी प्रकार बाहर का पक्का माल देश के कोने-कोने में पहुँचने लगा। यह उद्देश प्रायः सभी रेलों का है। अकाल के समय अनाज लाने में भी रेलों से बड़ी सहायता मिलने लगी।

आँधी आदि के डर से हिन्दुस्तान की रेलें अँगरेजी रेलों (४ फुट ८½ इंच) से अधिक चौड़ी बनाई गईं। इन रेलों की पटरियों के बीच में साढ़े पाँच फ़ुट का अन्तर रक्खा गया। पर इससे ख़र्च अधिक बढ़ने लगा। इसलिए आगे चल कर मीटर गेज रेलें बनीं। एक मीटर ३ फ़ुट ३⅜ इञ्च के बराबर होता है। यही अन्तर इन रेलों की पटरियों में रक्खा

---

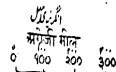
* इसी से कम्पनियों ने लापरवाही से ख़र्च किया और उचित किफ़ायत न की।

गया। अधिक चढ़ाई के पहाड़ी स्थानों और बहुत ही कम व्यापार वाले स्थानों में तङ्ग या नेरोगेज रेलवे खुली। इसकी पटरियों के बीच में २ .फ़ुट या २½ .फ़ुट का अन्तर होता है। इस तरह की रेल सारे हिन्दुस्तान में १,००० मील से अधिक नहीं है। जिन भागों में व्यापार की बहुत अधिकता है वहाँ चौड़ी लाइन को भी दुहरा कर दिया है। उदाहरण के लिए हावड़ा (कलकत्ता) और इलाहाबाद के बीच में दुहरी लाइन है।

हिन्दुस्तान की प्रधान रेलें

ईस्ट इण्डियन रेलवे

यह लाइन सबसे पुरानी लाइनों में से है। रेलों के पहिले अधिकतर व्यापार नावों से होता था। इसलिए नावों के व्यापार को छीनने के लिए आरम्भ में यह लाइन गंगा के किनारे किनारे (कानपुर तक) बनाई गई। पीछे से समय बचाने के लिए मुग़लसराय और सीतारामपुर के बीच में गया होकर सीधी लाइन (ग्रांडकार्ड) बना ली गई। पहले-पहल प्रधान लाइन को सीधा और छोटा रखने की इतनी धुन सवार थी कि बहुत से नगर अलग छूट गये। पीछे से इनको मिलाने के लिए बहुत सी शाखायें (ब्रांच लाइनें) खोली गईं। यह लाइन कलकत्ते से देहली होकर कालका तक जाती है। इसकी एक प्रधान शाखा इलाहाबाद से जबलपुर को गई है। अब इस शाखा पर जी० आई० पी० रेलवे का प्रबन्ध है। आजकल अवध रुहेलखंड रेलवे* भी इस में शामिल

* यह लाइन मुग़लसराय से सहारनपुर तक जाती है। इसकी एक शाखा इलाहाबाद से फ़ैज़ाबाद को गई है। दूसरी प्रधान शाखा लुक्सर से देहरादून (हरिद्वार होकर) को गई है। कलकत्ते से लाहौर को सीधा रास्ता इसी लाइन से गया है।

हो गई है। इस प्रकार यह लाइन देश के अत्यन्त धनी और आबाद भाग में होकर गुज़रती है। कोयले की बड़ी खानें भी इसी लाइन पर स्थित हैं। इसलिए इसकी मालगाड़ियाँ कोयला, कपास, गेहूँ, तिलहन, चावल, अफ़ीम, गुड़, नमक, कपड़ा, मशीन आदि से खचा-खच भरी रहती हैं। कई व्यापार-केन्द्रों, (कलकत्ता, कानपुर आदि) तीर्थ-स्थानों (प्रयाग, काशी आदि) में पहुँचने के कारण इस लाइन पर सवारियों की भी बड़ी भीड़ रहती है। मेला के दिनों में स्पेशल गाड़ियाँ छोड़नी पड़ती हैं। कभी कभी तो तीसरे दर्जे के मुसाफ़िर माल-गाड़ियों में भी भर दिये जाते हैं। यह लाइन ग्रीष्म-ऋतु की राजधानी (शिमला) को शीतकाल की राजधानी (दिल्ली), और व्यापारिक राज-धानी (कलकत्ते) से मिलाती है। इसलिए इस लाइन में पहले दर्जे के डब्बे भी ख़ाली नहीं रहते हैं। इन सब कारणों से इस लाइन को प्रति वर्ष कई करोड़ रुपये का लाभ होता है। इसका समस्त विस्तार प्रायः ४ हज़ार मील है।

जी० आई० पी० अथवा ग्रेट इंडियन पेनिन्सुला रेलवे

यह रेलवे भी ई० आई० आर० की तरह पुरानी है। इसका समस्त विस्तार प्रायः ३ हज़ार मील है जिसमें ४६२ मील तक दुहरी लाइन है। यह रेलवे बहुत ही ऊँचे-नीचे प्रदेश में होकर जाती है। इसलिए इसके मार्ग के भिन्न-भिन्न दृश्य बड़े मनोहर हैं। पर इसके बनाने में बहुत सा धन लग गया। बम्बई से भीतर की ओर आगे बढ़ने पर शीघ्र ही पश्चिमी-घाट मार्ग में पड़ते हैं। बम्बई से पूना होकर रायचूर को जाने वाली लाइन को **भोरघाट** के ऊपर चढ़ना पड़ता है। सब उँचाई १,८३१ फ़ुट है, पर चढ़ाई का मार्ग १६ मील है। इसमें २५ सुरंग पड़ते हैं। रायचूर में यह लाइन मद्रास-रेलवे से मिल गई है। बम्बई से नागपुर जाने वाली लाइन **थालघाट** के ऊपर होकर जाती है। इस

भाग की उँचाई केवल ६७२ फुट है। और ६ मील की चढ़ाई में १३ सुरंग पड़ते हैं। नागपुर में यह लाइन बङ्गाल-नागपुर-रेलवे से मिलती है। इसी की एक शाखा जबलपुर को गई है। नैनी में यह ई० आई० आर० से मिलती है। प्रधान लाइन इटारसी से होशंगाबाद, भोपाल, बीना, झाँसी, ग्वालियर और आगरा होती हुई दिल्ली को चली गई है। झाँसी से एक शाखा कानपुर को और दूसरी बाँदा होती हुई मानिकपुर को गई है। इसी की शाखायें भोपाल से उज्जैन को और बीना से कटनी को गई हैं। यह रेलवे हिन्दुस्तान के कम आबाद प्रदेश में होकर जाती है। लेकिन इस लाइन के द्वारा बड़े बड़े शहर जुड़े हुए हैं। बम्बई होकर योरुप जाने वाली डाक और फ़ौज इसी लाइन पर होकर जाती है। योरुप जाने वाले अधिकतर मुसाफ़िर पहले दर्जे में सफ़र करते हैं। इसलिए हिन्दुस्तान की दूसरी रेलों के मुक़ाबले में जी० आई० पी० का पहला दर्जा सबसे अधिक भरा रहता है। यह रेलवे दक्खिन, बरार और खानदेश में कपास के विशाल क्षेत्र को पार करती है। इसलिए इसकी मालगाड़ियाँ सबसे अधिक कपास ढोती हैं। कपास के अतिरिक्त यह रेलवे अनाज, पत्थर, नमक, शक्कर, तेल, लकड़ी आदि समान ढोती है।

नार्थ-वेस्टर्न रेलवे

आरम्भ में यह लाइन दिल्ली से लाहौर होकर मुलतान तक और कराची से कोटरी (हैदराबाद) तक खुली थी। इसलिए मुलतान और कोटरी के बीच में नाव-द्वारा सिन्ध नदी में यात्रा करनी पड़ती थी। आज-कल हिन्दुस्तान की सबसे अधिक लम्बी (४,१०० मील) लाइन यही है। १७० मील तक दुहरी लाइन है। यह लाइन फ़ौज के सुभीते के लिए सब कहीं चौड़ी बनाई गई है। प्रधान लाइन दिल्ली से पेशावर*

* यहाँ से अब यह लाइन जमरूद और खैबर दर्रे तक बढ़ा दी गई है।

और कराची से लाहौर को जाती है। इसकी एक प्रसिद्ध शाखा सक्खर के पास सिन्ध नदी को पार कर के रुक जंकशन से क्वेटा और न्यूचमन को गई है। बोलन दर्रे के मार्ग में इस शाखा लाइन को २½ मील लम्बी खोजक सुरङ्ग पार करना पड़ता है। यह सुरङ्ग हिंदुस्तान भर में सब से अधिक लम्बा है। फ़ौजी लाइन होने से नार्थ वेस्टर्न रेलवे को हिन्स्तान की और रेलों से कहीं अधिक घाटा रहता है। सीमाप्रान्त और बिलोचिस्तान में इसकी गाड़ियों में तीसरे दर्जे में भी भीड़ नहीं रहती है। पर पञ्जाब में नहरों के खुल जाने से यह रेलवे सबसे अधिक गेहूँ दिसावर भेजती है। जब सिन्ध की नहरों से भली भाँति सिंचाई होने लगेगी तब शायद इस रेलवे को घाटा न रहेगा।

बाम्बे-बड़ौदा और सेन्ट्रल इण्डिया रेलवे

यह लाइन बम्बई से आरम्भ होती है। पश्चिमी तट के पास सूरत, भड़ोंच, बड़ौदा और अहमदाबाद होती हुई उत्तर में यह लाइन वीरमगाँव तक चली गई है। अहमदाबाद से मीटरगेज लाइन आरम्भ होती है और माउण्ट आबू, मारवाड़ जंकशन, अजमेर और जैपुर होती हुई आगरा और कानपुर को चली गई है। यह लाइन भटिंडा और दिल्ली में नार्थ वेस्टर्न रेलवे से मिली हुई है। इसकी एक शाखा अजमेर से चित्तौड़, रतलाम और इन्दौर होती हुई खंडवा में जी० आई० पी० से मिल गई है। इसी की चौड़ी लाइन बम्बई, बड़ोदा, रतलाम, क्वेटा, भरतपुर और मथुरा होती हुई दिल्ली को गई है। मालवा प्रदेश को छोड़ कर यह लाइन अधिकतर कम आबाद और रेगिस्तानी प्रदेश में होकर जाती है। लेकिन कुछ तीर्थों और प्रसिद्ध शहरों के कारण इस लाइन पर काफ़ी मुसाफ़िर सफ़र करते हैं। इसके मार्ग में साँभर झील आदि कुछ स्थानों में नमक बहुत है। इसलिए इसकी मालगाड़ियाँ सब से अधिक नमक ढोती हैं। नमक के अतिरिक्त अनाज, कपास, पत्थर, गुड़, लकड़ी भी इस लाइन पर बहुत ढोई जाती है।

बङ्गाल और नार्थ वेस्टर्न रेलवे

यह मीटरगेज रेलवे गंगा के उत्तर में घाघरा और कोसी नदियों के बीच के प्रदेश में खोली गई है। कई स्थानों पर इस लाइन के मुसाफिर स्टीमर द्वारा गंगा को पार कर के ई० आई० आर० पर सवार हो जाते हैं। बहुत दिनों तक यह लाइन सबसे अलग रही। पर अन्त में यह लाइन कानपुर बी० बी० एण्ड सी० आई० रेलवे की मीटर लाइन से और कटिहार में ईस्टर्न बङ्गाल-रेलवे से मिला दी गई है। भूतपूर्व अवध रुहेल-खण्ड (वर्तमान ईस्ट इण्डियन) रेलवे से यह लाइन बनारस, जौनपुर और शाहगञ्ज में मिली हुई है। इस की एक शाखा बनारस से इलाहाबाद को गई है। यह लाइन हिन्दुस्तान के अत्यन्त उपजाऊ और घने बसे हुए भाग में होकर जाती है। इसलिए इस रेलवे को माल और सवारी की कभी कमी नहीं रहती है। इसकी माल गाड़ियाँ अधिकतर चावल, अनाज, गुड़, तिलहन, नील और अफ़ीम ढोया करती हैं। बाढ़ के दिनों में कभी कभी कुछ भागों में रेलगाड़ी का चलना बन्द हो जाता है। गत भूकम्प से इस लाइन को भारी हानि हुई।

ईस्टर्न बङ्गाल रेलवे

यह लाइन पूर्वी बङ्गाल में फैली हुई है। यह लाइन उत्तर में कलकत्ते से सिलगुड़ी तक चली गई है। सिलगुड़ी से दार्जिलिङ्ग के लिए (२ फुट चौड़ी) पहाड़ी लाइन मिलती है। उत्तर-पूर्व में इसकी एक शाखा आसाम-बङ्गाल-रेलवे से मिली हुई है। पश्चिम में यह लाइन ई० आई० आर० और नार्थ वेस्टर्न रेलवे से मिलती है। बाढ़ और चौड़ी नदियों के कारण इस रेलवे को फैलने में कठिनाई पड़ती है। पर यह रेलवे अत्यन्त उपजाऊ और सघन भाग में चलती है। यह रेलवे जूट, चाय, चावल, मसाला और तम्बाकू बाहर पहुँचाती है। सूती कपड़ा, अनाज शक्कर आदि सामान इधर लाती है।

आसाम-बंगाल-रेलवे

यह मीटर लाइन चिटगाँव से शुरू होती है और सुरमा-घाटी और उत्तरी कछार की पहाड़ियों में होकर आसाम में पहुँचती है। पहाड़ी भाग में इसका दृश्य अत्यन्त मनोहर है। पर इसके बनाने में बहुत खर्च हुआ। इसका प्रदेश इतना कम आबाद है कि रेलवे मजदूर बाहर से बुलाने पड़े। घंटों की यात्रा में स्टेशन पर केले के सिवा और कोई चीज़ खाने को नहीं मिलती है। इस लाइन पर भीड़ कम रहती है। पर चाय, चावल और जूट बाहर पहुँचाने में इसे कुछ आमदनी होती है। लेकिन फिर भी यह रेलवे घाटे से चलती है।

बंगाल-नागपुर-रेलवे

यह चौड़ी लाइन नागपुर से आरम्भ होकर हावड़ा, कटक और कटनी को चली गई है। १६०१ ई० से पूर्वी तट पर कटक और विजिगा-पट्टम के बीच की लाइन भी इसी कम्पनी के अधिकार में आ गई। रायपुर से विजिगापट्टम की लाइन अभी हाल में बनी है। इसकी एक शाखा झरिया की कोयले की खानों तक पहुँच गई। बम्बई से कलकत्ते का सबसे छोटा रास्ता इसी लाइन पर होकर है। लेकिन लाइन का बड़ा भाग कम आबाद प्रदेश में होकर जाता है। यदि इस लाइन पर जगन्नाथ-पुरी (तीर्थ) न हो तो इसकी गाड़ियाँ प्रायः खाली ही दौड़ा करें। इसकी मालगाड़ियाँ कोयला, कपास, चमड़ा कमाने की छाल, अनाज, जूट, नमक, लकड़ी, पत्थर, तेल, लोहा और धातु का सामान ढोने में लगी रहती हैं।

मद्रास-रेलवे

यह लाइन उत्तर-पश्चिम में जी० आई० पी० रेलवे तक और दक्षिण-पश्चिम में पश्चिमी घाट तक पहुँचती है। पूर्वी तट में विजिगापट्टम और

मद्रास के बीच की लाइन भी इसी रेलवे के अधिकार में है। यह लाइन अधिकतर आबाद और उपजाऊ भाग में होकर जाती है। इसके मार्ग का केवल कुछ भाग अकाल से पीड़ित रहता है। पर मद्रास का बन्दरगाह अच्छा न होने से रेलवे की उन्नति में बाधा पड़ती है। इसकी मालगाड़ियाँ कोयला, कपास, रंग, अनाज, फल, तरकारी, तेल, शक्कर, पत्थर, लकड़ी, नमक, तम्बाकू और चमड़ा ढोया करती हैं।

साउथ-इण्डियन-रेलवे

यह मीटर लाइन दक्षिणी भाग में फैली हुई है। रामेश्वरम् की यात्रा के लिए इस लाइन पर बहुत से यात्री जाते हैं। जब से धनुषकोटि और तूतीकोरन से लंका को स्टीमर जाने लगे तब से यात्रियों की संख्या और भी अधिक बढ़ गई। यही एक ऐसी लाइन है जिसमें माल की अपेक्षा मुसाफ़िरों से रेलवे को अधिक आमदनी होती है। कपास, फल, तरकारी, चावल, तेल, लकड़ी आदि सामान इस रेलवे के द्वारा ढोया जाता है।

सदर्न मराठा रेलवे

यह रेलवे बम्बई-प्रान्त के दक्षिणी भाग, मद्रास-प्रान्त के उत्तरी भाग और मैसूर-राज्य में स्थित है। इसकी एक शाखा (मोरमगोआ) पुर्चगाली प्रदेश से मिली हुई है। यह लाइन अकाल-पीड़ित, कम आबाद और पहाड़ी प्रदेश में चलती है। इसलिए इसको सदा घाटा रहता है।

इन रेलों के अतिरिक्त देशी राज्यों में कई छोटी-छोटी रेलवे हैं। इनमें उन्हीं राज्यों की पूँजी लगी है जिससे उन्हें काफ़ी लाभ होता है।

बर्मा रेलवे

यह मीटर रेलवे एक प्रान्तीय रेलवे है। यदि आसाम-बंगाल रेलवे से इसे जोड़ दिया जाय तो यह रेलवे भी हिन्दुस्तानी रेलों का ही अंग बन सकती है। इसकी प्रधान लाइन रंगून से मांडले को और मांडले से

मिचीना को गई है। जब इरावदी में पुल नहीं था तब सामान और मुसाफ़िर स्टीमर द्वारा दूसरे किनारे पर पहुँचाये जाते थे। हाल में इरावदी पर आवा-पुल तय्यार हो गया है। इससे आने जाने में बड़ी सुविधा हो गई है। इसकी एक शाखा पहाड़ी रियासतों में होकर मेमिओ और लाशिओ को गई है। इरावदी में स्टीमर के चलने पर भी इस रेलवे को चावल, लकड़ी आदि सामान और मुसाफ़िरों से भारी लाभ होता है। हिन्दुस्तानी रेलों की तरह सवारी गाड़ियों में सब से अधिक आमदनी तीसरे दर्जे के मुसाफ़िरों से होती है।

तेंतीसवाँ अध्याय

भारत के हवाई मार्ग

संसार के सर्व-प्रसिद्ध हवाई मार्ग में हिन्दुस्तान की स्थिति अत्यन्त केन्द्रवर्ती है। हिन्दुस्तान की प्राकृतिक बनावट हवाई जहाजों के लिए बहुत ही अनुकूल है। चन्द मानसूनी महीनों को छोड़ कर यहाँ की जलवायु आदर्श है। हवाई जहाज को रात में उड़ाने के लिए हिन्दुस्तान की जलवायु विशेष रूप से अच्छी है। हिन्दुस्तान के अनेक बड़े बड़े व्यापारिक शहर बहुत दूर दूर स्थित हैं। आजकल के गमनागमन के साधन बहुत ही पोच हैं। कलकत्ता से बम्बई जानेवाली डाकगाड़ी की चाल भी औसत से फ़ी घंटे ३० मील के कुछ ही ऊपर है, और गाड़ियों का कहना ही क्या है!

हवाई मार्गों पर विचार करने से पहले यह जानना आवश्यक है कि हवाई मार्ग को किन किन चीज़ों की आवश्यकता पड़ती है? पहली आवश्यकता बीचवाले और अन्तिम स्टेशनों की पड़ती है जहाँ काफ़ी सामान और मुसाफ़िर मिल सकें। दो तीन सौ मील की दूरी पर स्थित इन स्टेशनों के पास ही हवाई जहाज के उतरने का स्थान होना चाहिए।

कुछ स्टेशनों पर विमानाश्रय[१] (हवाई जहाजों के सुरक्षित रखने के लिए घर) भी होने चाहिए। कितने स्टेशनों पर विमानाश्रयों की जरूरत पड़ेगी, यह हवाई टाइम-टेबिल पर निर्भर है। कारखानों और मरम्मत की कलों की दूसरी ज़रूरत है। कम से कम अन्तिम स्टेशनों पर ऋतु-विज्ञान[२]-सम्बन्धी और बिना तार के तार-घरों[३] की भी आवश्यकता पड़ती है। रात में उड़ने के लिए प्रकाश-भवनों[४] की भी जरूरत पड़ेगी। रात में उड़ने के लिए संयुक्त राष्ट्र में सैनफ्रांसिस्को से न्यूयार्क तक २,६७० मील के फ़ासले में रोशनी का प्रबन्ध है। इसी तरह की रोशनी का प्रबन्ध हिन्दुस्तान में भी करना पड़ेगा। बिना तार के तार-घर और ऋतु-विज्ञान-सम्बन्धी दफ़्तरों को सूचित करने के लिए विशाल प्रकाशभवन होना चाहिए। चुङ्गी वसूल करने और उतरने के एरोड्रोमों (विमानालयों) को भिन्न-भिन्न प्रकाशों से सूचित करना पड़ेगा।

आजकल के हवाई जहाजों को इस बात की ज़रूरत है कि उनका मार्ग अधिकतर चपटी भूमि में ही हो। पहाड़ियों और पहाड़ों के बीच में पड़ने से हवाई जहाज़ों को बहुत ऊँचा चढ़ना पड़ता है, जिससे ख़र्च अधिक बढ़ जाता है और लाभ कुछ भी नहीं होता है। सब विमानालय व्यापार-केन्द्रों के पास ही होने चाहिए, जिससे हवाई जहाजों को इतना काम मिलता रहे कि वे ख़ाली न रहें।

१६२० ई० में भारत-सरकार ने इलाहाबाद होकर जानेवाली बम्बई और कलकत्ते की लाइन का अनुमान लगवाया था। २,००० मील का सब ख़र्च २६॥ लाख रुपए अन्दाज़ा गया था। मान लो यह ख़र्च बढ़ा कर ४० लाख रुपये रख लिया जावे, फिर भी प्रति मील पर २,००० रुपये ही बैठेगा। रेलवे का सब ख़र्च मिलकर प्रति मील पीछे हिन्दुस्तान में २ लाख रुपये है। इसका अर्थ यह है कि १०० मील हवाई मार्ग में उतना ही ख़र्च पड़ेगा जितना कि रेलवे मार्ग के एक मील में ख़र्च बैठता

१ Aerodrome, २ Meteorological, ३ Wireless, ४ Light-houses.

है। यह कहा जा सकता है कि रेलवे के एक बार खुल जाने पर वह इतना अधिक सामान ढो सकती है जितना कि हवाई जहाज़ कभी नहीं ढो सकता है। बहुत भारी सामान और कच्चे माल का ढोना इस समय हवाई जहाज़ के लिए असम्भव है। लेकिन जब एक बार बहुत से हवाई जहाज़ चलने लगेंगे तो अपार सामान हवाई मार्ग से ही ढोया जाने लगेगा। योरुप में इस समय के स्थल के वाहन आदर्शरूप से मौजूद हैं, फिर भी मोज़ों से लेकर मशीनों के पुरज़ों के नमूने तक प्रतिदिन हवाई जहाज़ से ही ढोये जाते हैं। प्रतिवर्ष लगभग २०,००० मन सामाम योरुप से अकेले ग्रेटब्रिटेन ही में हवाई जहाज़ द्वारा पहुँचता है।

सोने और चाँदी का माल ढोने के लिए हवाई जहाज़ बड़े ही उपयुक्त हैं। बहुत कम लोगों के हाथ उन पर लगते हैं। इसलिए चोरी का बहुत कम डर रहता है। इसी से हवाई जहाज़ पर बीमे की दर भी कम लगती है। दक्षिण-अफ्रीका से हिन्दुस्तान के लिए केप से केरो तक हवाई लाइन खुल गई है। मिस्र से हिन्दुस्तान को हवाई जहाज़ का आना आसान है।

हिन्दुस्तान का पहला हवाई मार्ग दिल्ली और इलाहाबाद होकर कराची से कलकत्ता को पहुँचता है। अधिक सीधा मार्ग करार्ची से नसीराबाद और झाँसी होकर इलाहाबाद आता है। दूर दूर की यात्रा करनेवाले हवाई मल्लाहों ने इसी मार्ग का अनुसरण किया है। इलाहाबाद और कलकत्ता में सभी तरह के हवाई जहाज़ों के उतरने के लिए एरोड्रोम (विमानालय) है। बीच में गया और आसनसोल में भी हवाई जहाज़ों के उतरने के लिए जगह तयार की जा रही है।

कराची से बम्बई भी हवाई मार्ग द्वारा मिला हुआ है। बम्बई से एक हवाई मार्ग मद्रास को गया है। इससे दूसरे दर्जे का मार्ग बम्बई और कलकत्ता के बीच का है। इसका विशेष कारण यह है कि किसी किसी ऋतु में हवाई जहाज़ (एअरशिप) कराची के बदले बम्बई में आने लगेंगे। इसके अतिरिक्त बम्बई और कलकत्ता के बीच के मार्ग में

असंख्य मुसाफ़िर और अपार सामान हवाई जहाज़ का रास्ता देख रहा है। दूसरा प्रसिद्ध मार्ग कलकत्ता से बनारस, इलाहाबाद, कानपुर और लाहौर होकर रावलपिंडी के लिए है। इस मार्ग में भी अपार सामान है। इस मार्ग में कलकत्ता से जो स्पेशल पार्सल इक्सप्रेस रात को छूटती है वह प्रायः ठसाठस भरी रहती है। फिर भी कुछ सामान और मुसाफ़िर छूट जाते हैं, जो मामूली मुसाफिर-गाड़ी से जाते हैं। इस १२० टन के सामान में बहुत सा भाग हवाई जहाज़ के योग्य रहता है। एक हवाई जहाज़ इसके भी बहुत थोड़े भाग से ही पूरा भर सकता है। कलकत्ते से एक दूसरा मार्ग विज़ीगापट्टम होकर मद्रास को और फिर वहाँ से आगे बढ़कर कोलम्बो को जायगा। इसी प्रकार मद्रास होकर बम्बई और कोलम्बो के बीच का मार्ग भी जुड़ जावेगा। कलकत्ता और बम्बई के बीच में दो मार्ग रहेंगे। एक मार्ग जबलपुर और इलाहाबाद होकर और दूसरा नागपुर (मध्यप्रान्त) होकर जायगा। नागपुर होकर जाने वाला मार्ग इलाहाबाद वाले मार्ग से प्रायः २०० मील कम बैठेगा। यह २०० मील की बचत उस लम्बे सफ़र के लिए बड़े काम की होगी जो कलकत्ता से रंगून तक बढ़ा दिया गया है। यह स्पष्ट है कि बम्बई और कलकत्ता के मार्ग पर और कुछ अंश में कराची और कलकत्ता के मार्ग पर हवाई जहाज़ रात में भी चला करेंगे। रात में चलने के लिए हिन्दुस्तान एक आदर्श देश है। गरमी की ऋतु में दिन की अपेक्षा रात का चलना बहुत ही अच्छा होगा।

हिन्दुस्तान के दूसरे शहर तो रेल-द्वारा जुड़े हुए हैं। कलकत्ता और रंगून के बीच में आने जाने का एक-मात्र साधन जहाज़ ही है। अगर कोई मुसाफ़िर स्थल-मार्ग द्वारा बम्बई से कलकत्ता आवे और फिर जहाज़-द्वारा कलकत्ता से रंगून जावे, तो उसे कम से कम पाँच दिन रास्ते में लग जावेंगे। लेकिन हवाई जहाज़ २४ घंटे में बम्बई से रंगून पहुँच सकता है। कलकत्ता और रंगून के बीच में स्थित अक्याब नगर में भी हवाई जहाज ठहरते हैं। एक हवाई मार्ग ब्रह्मपुत्र और यांग्टिसी

नदियों की घाटी के रास्ते से हिन्दुस्तान और चीन में नया सम्बन्ध जोड़ देगा।

भीतरी मार्गों के अतिरिक्त भारतवर्ष बाहरी मार्गों का भी प्रधान केन्द्र है। हिन्दुस्तान के पूर्व में पूर्वी द्वीपसमूह में डच लोग नियमपूर्वक हवाई जहाज़ ले जाते हैं। जापानी हवाई जहाज़ सारे जापान तथा समीप वाले देशों में चक्कर लगा रहे हैं। आस्ट्रेलिया और न्यूज़ीलैंड भी इस दिशा में बहुत आगे बढ़ रहे हैं। पश्चिम की ओर योरुप में हवाई जहाज़ों का चलना सर्वसाधारण हो गया है। लेकिन पूर्वी और पश्चिमी मार्गों का जंकशन हिन्दुस्तान ही है। इस प्रकार मिस्र और कराची तथा कराची और रंगून के बीच में सुविधा होने से संसार के हवाई मार्गों को बड़ी सहायता मिलती है। योरुप से साइबेरिया होकर जो पूर्वी मार्ग है वह भू-रचना, जलवायु, जनसंख्या और व्यापार की दृष्टि से अधिक दक्षिणी (लन्दन, पेरिस, बियना, कुस्तुन्तुनिया, बग़दाद और कराची) अर्थात् भारतीय मार्ग के मुक़ाबिले में बहुत ही तुच्छ है। इसलिए आज नहीं तो निकट भविष्य में हिन्दुस्तान के हवाई मार्ग का पूर्ण विकास होना अवश्यम्भावी है।

भारतवर्ष से इङ्गलैंड को नया हवाई मार्ग

स्थान	प्रस्थान वा आगमन	समय	दिवस
दिल्ली (नई)	प्रस्थान—	०६-००——	मंगलवार
जोधपुर	आगमन—	१०-४५	
	प्रस्थान—	११-३०	
कराची (ड्रीगरोड)	आगमन—	१६-००	
	प्रस्थान—	०४-३०——	बुधवार
ग्वाडर	आगमन—	१२-१५	
	प्रस्थान—	१३-१५	

स्थान	प्रस्थान व आगमन	समय	दिवस
शरजा	आगमन—	१५-१०	
	प्रस्थान —	०६-००	बृहस्पतिवार
बेहरिन	आगमन—	०८-२५	
	प्रस्थान—	०६-१०	
कोवैत	आगमन —	१२-१५	
	प्रस्थान —	१३-०६	
बसरा (शैबा)	आगमन —	१५-३५	
	प्रस्थान—	०२-००	शुक्रवार
बगदाद (पश्चिमी)	आगमन —	०४-३०	
	प्रस्थान—	०६-१५	
रुतबावेल्स	आगमन —	०६-१५	
	प्रस्थान —	१०-००	
गाज़ा	आगमन —	१३-२५	
	प्रस्थान—	१४-१०	
क़हरा	आगमन—	१६-४०	
स्टेशन हेलिओ पोलिस	प्रस्थान —	०४-३०	शनिवार
सिकन्दरिया (रासलतिन)	आगमन—	२२-५०	
	प्रस्थान —	०५-०३	रविवार
कैन्डिया (क्रीट)*	....	....	....
एथेन्स (फेलरन की खाड़ी)	आगमन—	१३-००	
	प्रस्थान—	१३-४५	
कारफ़ू	आगमन—	१६-४५	
	प्रस्थान—	०६-००	

*क्रीट में केवल कभी कभी हवाई जहाज़ मुसाफिर या डाक लेने के लिए उतरता है ।

स्थान	प्रस्थान व आगमन समय		दिवस
नेपिल्स	आगमन—	०६-१५	
	प्रस्थान—	१०-००	
जिनोआ	आगमन—	१४-४५	
	प्रस्थान—	१६-००	
बाल	आगमन—	०६-१५	सोमवार
	प्रस्थान—	०८-३०	
पेरिस (ली बोरगेट)	आगमन—	६-३०	
	प्रस्थान—	१२-००	
लन्दन (क्राइडन)	आगमन—	११-४५	

चौंतीसवाँ अध्याय

संसार से भारतवर्ष का व्यापारिक सम्बन्ध

भारतवर्ष की प्राकृतिक सम्पत्ति अपार है। यहाँ बहुत सी ऐसी चीजें पैदा होती हैं और पाई जाती हैं जो देश की आवश्यकता को पूरी करने के बाद भी फ़ालतू बच जाती हैं। इसके विपरीत कुछ ऐसी चीजें हैं जो दूसरे देशों में बहुतायत से मिलती हैं, लेकिन इस देश में उनका प्रायः अभाव है। जल और स्थल-मार्गों द्वारा अपने देश की फ़ालतू चीजों को विदेशों में भेजने और उन देशों से अपनी आवश्यकता की चीजें यहाँ लाने के लिए हिन्दुस्तान की भौगोलिक स्थिति भी बड़ी अच्छी है। इसीलिए अति प्राचीन समय से ही संसार के भिन्न-भिन्न देशों से भारतवर्ष का व्यापारिक सम्बन्ध रहा है। पर पहले यह व्यापार स्थल में जानवरों की पीठ पर और जल में बड़ी नावों द्वारा होता था। व्यापार की चीजों को एक देश से दूसरे देश को भेजने में बहुत ख़र्च पड़ता था। इसलिए प्राचीन समय में केवल ऐसी चीजों का व्यापार होता था जो हलकी और बहुत क़ीमती होती थीं। मसाला, रेशम, बढ़िया कपड़े, सोना, चाँदी, हीरा, माणिकादि का ही अधिक व्यापार होता था। पर जब से बड़े धुआँकश (जहाज़) चलने लगे और देश में रेलें खुल गईं तब से हिन्दुस्तान के व्यापार की काया पलट गई। रेलों और जहाज़ों ने दूर दूर के देशों को पड़ोसी बना दिया है। अगर दूसरे देश के धनी लोग

अधिक दाम लगा सकते हैं तो देश का भारी से भारी आवश्यक माल (चाहे ग़रीब देशवासियों को भले ही न मिले) बाहर चला जाता है। इसी तरह यदि देश का बना हुआ माल कुछ मँहगा पड़ता है तो यह माल पड़ा पड़ा सड़ता रहता है और विदेशी माल हाथोंहाथ बिक जाता है। पाँच वर्ष पहले प्रतिवर्ष हिन्दुस्तान प्रायः ६०० करोड़ रुपये का व्यापार समुद्री मार्ग से दूसरे देशों के साथ करता था। आजकल यह व्यापार २६० करोड़ रुपये का रह गया है। बाहर जाने वाले माल को निर्यात[1] और बाहर से देश में आने वाले माल को आयात[2] कहते हैं। हिन्दुस्तान के आयात में प्रायः ७५ फ़ी सदी विदेशों में बना हुआ पक्का माल रहता है। यों तो विदेश से बहुत सी चीज़ें आती हैं। पर अधिक दाम* की चीज़ें निम्न हैं :—

मूल्य करोड़ रुपयों में

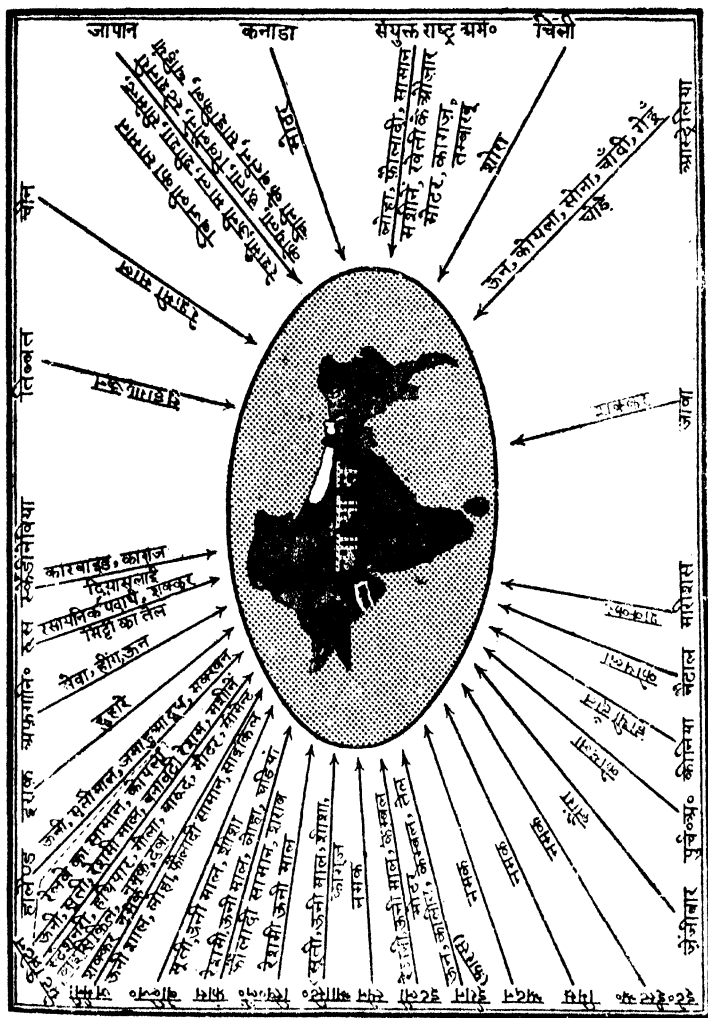
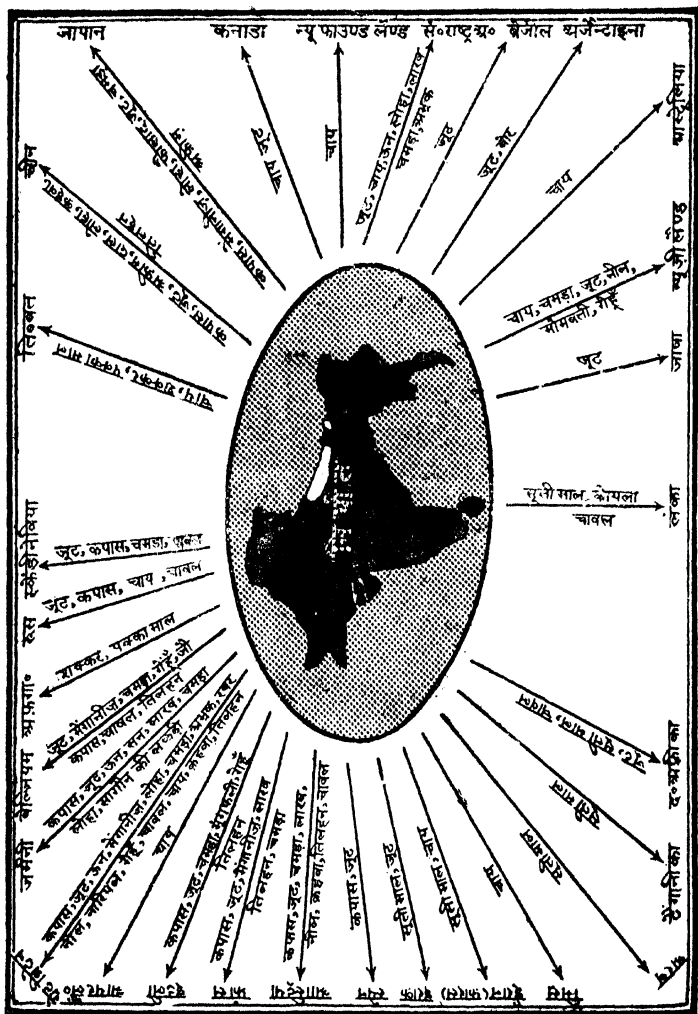
	१९२८	१९३४
रुई और सूती माल	७० करोड़ रुपये	३४
लोहा और फ़ौलादी सामान	२८ ,, ,,	१०
शक्कर	२० ,, ,,	३
मशीनें और मीलों का सामान	१६ ,, ,,	६
मिट्टी का तेल	११ ,, ,,	६
रेशमी और ऊनी माल	१० ,, ,,	४
मोटर आदि गाड़ियाँ	८ ,, ,,	४
रेल का सामान	५ ,, ,,	३
काग़ज़ और किताबें	४ ,, ,,	३

1 Export

2 Import

* गत पाँच वर्षों से हिन्दुस्तान का व्यापार बड़ी तेज़ी के साथ घट रहा है। आजकल भारतवर्ष का व्यापार आधा रह गया है।

१४२—भारतवर्ष का आयात

१४३—भारतवर्ष का निर्यात

	१९२८	१९३४
शराब	४ करोड़ रुपये	२
तम्बाकू (सिगरेट)	३ करोड़ "	१
रंग	३ करोड़ "	२½
शीशे का सामान	२½ करोड़ "	२½
दवाएँ	२ करोड़ "	२
नमक	२ करोड़ "	१

साबुन, स्याही, सीमेन्ट, छतरी, घड़ी आदि अनेक ऐसी चीज़ें विदेशों से आती हैं जिसमें प्रत्येक का दाम २ करोड़ रुपये से कम ही रहता है।

हिन्दुस्तान से बाहर जाने वाली चीज़ों में अधिकतर कच्चा माल या खाद्य पदार्थ रहते हैं। इनमें मुख्य चीज़ें निम्न हैं :—

मूल्य करोड़ रुपयों में

	१९२८	१९३४
जूट कच्चा और बना हुआ	८० करोड़ रुपये	३०
रुई और कुछ सूती माल	७० करोड़ "	२३
अनाज, दाल और आटा	४० करोड़ "	१६
तिलहन	३० करोड़ "	११
चाय	३० करोड़ "	१७
चमड़ा	१७ करोड़ "	३
लाख	७ करोड़ "	१
ऊन	६ करोड़ "	२
मेंगनीज़ आदि कच्ची धातु और धातु का सामान	५ करोड़ रुपये	४

भारतीय कपास की कहानी बड़ी हृदय-विदारक है। पहले भारतवर्ष सूती कपड़ों के लिए न केवल स्वावलम्बी था वरन् बहुत सा बढ़िया सूती माल बाहर भी भेजता था। पर ईस्ट इंडिया कम्पनी की दुर्नीति से

हिन्दुस्तान में रुई का कारबार प्रायः नष्ट हो गया और बाहर से विलायती सूती माल अधिकाधिक मात्रा में आने लगा। १९वीं सदी के प्रायः मध्य में हिन्दुस्तान के बम्बई आदि शहरों में मिलें खुलीं। पर उनकी रक्षा के लिए कोई विशेष प्रयत्न नहीं किया गया। एक बार जब सरकार ने अपनी आमदनी को बढ़ाने के लिए बाहरी कपड़े पर कर लगाया तो उतना ही कर हिन्दुस्तानी मिलों के कपड़े पर भी लगाया गया।

आजकल हिन्दुस्तान में लगभग ५ करोड़ रुपये की रुई, ७ करोड़ का सूत और ३४ करोड़ का कपड़ा आता है। अब यह प्रश्न उठता है कि जब हिन्दुस्तान में ही अपार रुई होती है तो बाहर से क्यों मँगाई जाती है? कारण यह है कि हिन्दुस्तान में अधिकतर छोटे रेशे की रुई होती [illegible]बे रेशे की पंजाब-अमरीकन, धारवाड़-अमरीकन और कम्बोडिया-अमरीकन कपास बम्बई से दूर पैदा होती है। इसलिए बम्बई की कुछ मिलें मोम्बासा-बन्दरगाह से यूगांडा की लम्बे रेशे वाली कपास मँगा लेती हैं। कुछ रुई अमरीका से भी आती है। आजकल जितना सूत हिन्दुस्तान में आता है उसका प्रायः ६५ फ़ी सदी जापान से और ३१ फ़ी सदी लंकाशायर से आता है। हिन्दुस्तानी जुलाहे प्रायः यही सूत अपने करघों पर बुनते हैं। कपड़ों में उल्टा हाल है। ३४ करोड़ रुपये के कपड़े में ८५ फ़ी सदी लंकाशायर से और १४ फ़ी सदी जापान से आता है। नये क़ानून के अनुसार जापानी कपड़े पर २० फ़ी सदी और लंकाशायर के कपड़े पर १५ फ़ी सदी कर लगेगा। इससे जापानी कारबार को धक्का पहुँचेगा। पर स्वदेशी के प्रचार से सम्भव है कि दोनों ही देशों से हिन्दुस्तान में कपड़े आने बन्द हो जावें और हिन्दुस्तान में खोई हुई लक्ष्मी फिर लौट आवे। हिन्दुस्तान से प्रायः २३ करोड़ रुपयों की रुई बाहर जाती है। इसमें प्रायः ५० फ़ी सदी जापान को, १२ फ़ी सदी चीन को, १० फ़ी सदी इटली को जाती है। बेलजियम, ग्रेटब्रिटेन, जर्मनी और फ्रांस को भी लगभग पाँच पाँच फ़ी सदी जाती है।

बम्बई में सूत की मिलों को हाल में बहुत घाटा रहा । सन् १६१४ तक प्रायः १७ करोड़ पौण्ड सूत बम्बई से चीन को जाता [illegible] अब केवल ६७ लाख पौंड वहाँ जाता है । यही नहीं, दूसरी तरह का लगभग सवा करोड़ पौंड सूत चीन से हिन्दुस्तान में आने लगा है ।

हिन्दुस्तान की मिलों में अभी इतना कपड़ा तैयार नहीं होता है जिससे देश की माँग पूरी हो सके । लेकिन यहाँ विलायती कपड़े से होड़ करनी पड़ती है । पर हिन्दुस्तानी मिलों का कपड़ा काफ़ी मोटा और मज़बूत होता है, इसलिए यहाँ का कपड़ा लंका, मलय प्रायद्वीप, फ़ारस, इराक़ और पूर्वी अफ्रीका में बहुत बिकता है । पहले चीन और जापान में यहाँ से कपड़ा जाता था । अब वहाँ जाना बन्द हो गया है । फिर भी सात आठ करोड़ रुपये का कपड़ा बाहर जाता है ।

लोहा और फ़ौलादी सामान

जमशेदपुर नगर (बिहार प्रान्त के, कलकत्ते से लगभग १५० मील उत्तर-पश्चिम की ओर) में टाटा आयरन एण्ड स्टील वर्क्स और दूसरी कम्पनियाँ लोहा, खेती के यन्त्र और छत पाटने के लिए गार्डर आदि बहुत सी चीजें तयार करती हैं । बड़ी लड़ाई के दिनों में दूसरे देशों के कारखानों ने मनमाने दाम बढ़ा लिये थे । लेकिन टाटा कम्पनी ने भाव के बारे में सरकार से पहले ही ठेका कर लिया था । इसलिए टाटा कम्पनी बड़ी लड़ाई से कोई विशेष लाभ न उठा सकी । बड़ी लड़ाई के बाद दूसरे देशों की कम्पनियाँ अपने फ़ालतू फ़ौलादी माल को ऐसे दामों में हिन्दुस्तान में बेचने लगीं कि टाटा कम्पनी के नष्ट होने का डर था । १६२४ ई० से कम्पनी की रक्षा के लिए सरकार ने विदेशी फ़ौलादी माल पर ३३$\frac{1}{2}$ फ़ी सदी का कर लगा दिया । तब से कम्पनी में नई जान आ गई । आजकल लगभग ४ लाख टन फ़ौलाद हिन्दुस्तान में तयार होता है । पर अभी हिन्दुस्तानी कम्पनियाँ देश की माँग को पूरा करने में असमर्थ हैं । इसलिए लोहे और फ़ौलाद का बहुत सा सामान ग्रेटब्रिटेन, बेल्जियम और जर्मनी से आता है ।

शक्कर

अब से प्रायः ८० वर्ष पहले हिन्दुस्तान में इतनी शक्कर होती थी कि यहाँ बाहर से शक्कर मँगाने की आवश्यकता नहीं पड़ती थी। आजकल भी २५ लाख एकड़ जमीन में ईख बोई जाती है। पर माँग इतनी अधिक है कि प्रायः छः लाख टन ईख की शक्कर जावा से, ५०,००० टन (चुकन्दर की) शक्कर जर्मनी, आस्ट्रिया आदि से, १५,००० टन ईख की शक्कर संयुक्तराष्ट्र अमरीका से और कुछ शक्कर मारीशस से आती है।

हिन्दुस्तान में मशीन और मिलों का सामान अधिकतर ग्रेटब्रिटेन और जर्मनी से आता है।

मिट्टी का तेल

हिन्दुस्तान में मिट्टी के तेल की माँग बहुत बढ़ गई है। ब्रह्मा का अधिकांश तेल हिन्दुस्तान में ही आता है। ब्रह्मा का प्रायः सवा छः लाख टन तेल हिन्दुस्तान में आता है। केवल तीस या बत्तीस हजार टन तेल दूसरे देशों को जाता है। इसमें अधिकतर (मोटर चलाने का) पेट्रोल होता है। पर इससे हिन्दुस्तान की माँग पूरी नहीं होती है। इसलिए ५ करोड़ गैलन रोशनी करने का तेल संयुक्त राष्ट्र अमरीका से और ७ या ८ करोड़ गैलन इञ्जिनों में जलाने का तेल फ़ारस से आता है। कुछ तेल बोर्नियो और सुमात्रा से भी आता है। पहले रूस से बहुत तेल आता था। बीच में लड़ाई के दिनों में बन्द हो गया। हाल में रूस का तेल बहुत ही सस्ता आने लगा है।

रेशम

हिन्दुस्तान में रेशम की माँग कुछ कुछ बढ़ ही रही है। सब से अधिक रेशम चीन से आता है। पर बनावटी (कृत्रिम) रेशम प्रायः सब का सब इटली और ग्रेटब्रिटेन से आता है।

ऊपर के विवरण में हम देख चुके हैं कि हिन्दुस्तान प्रायः सब का सब पक्का माल बाहर से मँगाता है और कच्चा माल और अन्न दिसावर भेजता है। सबसे अधिक पक्का माल (कपड़ा, मशीन आदि) ग्रेट-ब्रिटेन से आता है। सारे आयात का प्रायः पचास या साठ फ़ी सदी भाग ग्रेटब्रिटेन से आता है। लेकिन गेहूँ, जूट, चमड़ा आदि सब मिला कर ग्रेट-ब्रिटेन हिन्दुस्तान के सारे निर्यात का केवल २० फ़ी सदी माल अपने यहाँ मँगाता है। इस प्रकार हिन्दुस्तान ग्रेटब्रिटेन के पक्के माल का सबसे बड़ा खरीदार है। लेकिन ग्रेटब्रिटेन हिन्दुस्तान से बहुत-सा माल नहीं मँगाता है। यहाँ के गेहूँ और चाय की ब्रिटेन में बड़ी माँग है। यहाँ के शाल दुशाले और पीतल के बरतन भी वहाँ बहुत बिकते हैं। जर्मनी मशीन आदि पक्का माल हिन्दुस्तान को भेजता है और बदले में चावल, कच्चा जूट, कच्ची रुई और चमड़ा हिन्दुस्तान से खरीदता है। जापान और संयुक्त राष्ट्र का व्यापार हिन्दुस्तान के साथ बड़ी तेज़ी से बढ़ रहा है। जापान हिन्दुस्तानी रुई का सबसे बड़ा खरीदार है। जापान से यहाँ कपड़ा, दियासलाई आदि तरह-तरह का सस्ता और दिखावटी सामान आता है। संयुक्तराष्ट्र अमरीका हिन्दुस्तान से जूट, चमड़ा, लाख और तिलहन खरीदता है और मोटरकार, मिट्टी का तेल और दूसरा पक्का माल (फ़ाउनटेन पेन, पेन्सिल, बिजली की लैम्प आदि) यहाँ बेचता है।

जावा द्वीप हिन्दुस्तान में सब से अधिक शक्कर बेचता है। पर कुछ जूट के बोरे और चावल को छोड़ कर जावा हिन्दुस्तान से कोई अधिक सामान नहीं खरीदता है। इसके विपरीत फ्रांस, इटली, बेल्जियम और हालैंड देश हिन्दुस्तान का माल खरीदते हैं और अपना माल यहाँ कम बेच पाते हैं। फ्रान्स हिन्दुस्तान से बहुत-सा तिलहन, पक्का जूट और कच्ची रुई खरीदता है। मार्से (या मार्सेल्स) में तिलहन को पेर कर तेल बनाया जाता है। जिससे साबुन बनता है या शुद्ध कर जैतून का तेल तयार कर लिया जाता है।

चीन के साथ हिन्दुस्तान का व्यापार बहुत कम हो गया है। पहले यहाँ से बहुत सी अफ़ीम चीन को जाती थी। अब केवल आज्ञा मिलने पर भारत की सरकार चीन की सरकार के हाथ अफ़ीम बेच सकती है। पहले यहाँ का सूत और सूती कपड़ा भी चीन में बहुत बिकता था। अब उसका जाना बन्द सा हो गया है। लेकिन चीन से रेशम यहाँ अब भी बहुत आता है।

लंका में हिन्दुस्तान से चावल, कपड़ा और कुछ कोयला जाता है। पर लङ्का में प्रायः वही चीजें होती हैं जो हिन्दुस्तान में होती हैं। इस-लिए सुपारी और कुछ मसाले को छोड़ कर हिन्दुस्तान में लङ्का से कोई चीज़ नहीं आती है। मलय-प्रायद्वीप में भी हिन्दुस्तान से चावल, कपड़ा और कुछ जूट का पक्का माल जाता है। वहाँ से बदले में टीन और मसाला आता है। आस्ट्रेलिया के साथ हिन्दुस्तान का व्यापार अधिक नहीं है। पर यह व्यापार धीरे-धीरे बढ़ रहा है। आस्ट्रेलिया से टीन के डब्बों में अचार आदि खाने का सामान, कोयला और वेलर घोड़े आते हैं। हाल में वहाँ से कुछ गेहूँ भी आने लगा है। यहाँ से आस्ट्रेलिया को जूट के बोरे जाते हैं।

फ़ारस अपने यहाँ से (इञ्जिनों में जलाने के काम का) मिट्टी का तेल भेजता है और बदले में सूती कपड़ा और अनाज मोल लेता है।

ईराक़ से यहाँ छुहारे आदि फल और तरकारी आती है, बदले में सूती कपड़ा और चावल वहाँ जाता है।

पूर्वी ब्रिटिश अफ़्रीका (कीनिया-उपनिवेश, यूगांडा, जैंज़ीबार और पेम्बा) से हिन्दुस्तान में केवल लम्बे रेशे वाली रुई आती है।

दक्षिण-अफ़्रीका और पुर्तगीज़ ईस्ट अफ़्रीका में हिन्दुस्तान से चावल और जूट के बोरे आते है। वहां से हिन्दुस्तान के पश्चिमी तट को कोयला जाता है। रेल का किराया अधिक होने के कारण रानीगंज का

कोयला पश्चिमी भाग में पहुँचते पहुँचते बहुत महँगा हो जाता है। लेकिन दक्षिण-अफ्रीका की ओर से हिन्दुस्तान आने वाले जहाज़ कोयला के मालिकों से नाममात्र का किराया लेते हैं। इसलिए दक्षिण-अफ्रीका का कोयला यहां बहुत सस्ता पड़ता है। हिन्दुस्तान का व्यापार विदेशी जहाज़ों के द्वारा होता है। इससे हिन्दुस्तान का बहुत सा धन किराये में देना पड़ता है। हिन्दुस्तान हर साल प्रायः चालीस-पचास करोड़ रुपये केवल ग्रेटब्रिटेन को जहाज़ के किराये में देता है। हिन्दुस्तान का सब से अधिक माल अंग्रेजी जहाज़ों में आता जाता है। जापान, जर्मनी और इटली के जहाज़ भी हिन्दुस्तानी माल को ले जाते हैं। हिन्दुस्तान से प्रायः कच्चा माल ही दिसावर भेजा जाता है। कच्चा माल अधिक जगह घेरता है और वजनी भी अधिक होता है। इसलिए इस माल को ले जाने के लिए अधिक जहाज़ों की ज़रूरत होती है। उधर से पक्का माल आता है जो क़ीमत में अधिक और वज़न में कम होता है। इस-लिए उधर से पक्का माल लाने के लिए बहुत से जहाज़ों की ज़रूरत नहीं पड़ती है। लेकिन उधर से फ़ालतू जहाज़ न लावें तो पूरी तादाद में हिन्दुस्तान से कच्चा माल कैसे ले जावें। बिल्कुल ख़ाली जहाज़ लाना भी कठिन है। इसलिए ये जहाज़ कोयला, नमक, सीमेन्ट आदि बोझीले सामान को बहुत ही कम किराये पर हिन्दुस्तान में डाल देते हैं।

व्यापार में स्थिरता तब आती है जब दो देशों के बीच में प्रायः समान मूल्य वाले, समान वजन वाले और समान स्थान घेरने वाले सामान का विनिमय (अदल बदल) हो। पर जबतक दोनों देश स्वतन्त्र न हों और दोनों के पास व्यापारी जहाज़ न हों तब तक बराबरी का व्यापार होना प्रायः असम्भव है। उदाहरणार्थ—अगर हिन्दुस्तान योरुप को तिलहन भेजता है तो जहाज़ कम किराया लेते हैं और वहां की सरकार कच्चे माल पर कोई चुङ्गी नहीं लगाती है। अगर हिन्दुस्तान तिलहन को पेर कर तेल भेजे या (तेल से) साबुन (बनाकर)

भेजे तो जहाज़ भी अधिक किराया माँगते हैं और वहां की सरकार भी भारी चुङ्गी लगाती है। पक्का माल आने से देश में बेकारी

फैलती है। कच्चे माल से तरह तरह का कारबार बढ़ता है। इसलिए हर एक स्वाधीन और सुशिक्षित देश बेकारी से बचने की कोशिश करता है।

हिन्दुस्तान के प्रधान बन्दरगाहों का व्यापार

हिन्दुस्तान का ६० फ़ीसदी से अधिक व्यापार पाँच बड़े बड़े बन्दरगाहों में बँटा हुआ है। कलकत्ते में हर साल प्रायः सवा सौ करोड़ रुपये का माल उतरता और चढ़ता है। इस प्रकार कलकत्ते में सारे हिन्दुस्तान का प्रायः ३६ फ़ीसदी व्यापार होता है। बम्बई में सारे हिन्दुस्तान का प्रायः ३३ फ़ी सदी व्यापार होता है। कराची में प्रायः। १० फ़ीसदी, रंगून में ६ फ़ीसदी और मद्रास में ५ फ़ीसदी व्यापार होता है।

हिन्दुस्तान के सभी बन्दरगाहों में प्रायः एक सा सामान विलायत से आता है। पर हर एक बन्दरगाह का निर्यात (बाहर जाने वाला सामान) पृष्ठ-प्रदेश के अनुसार भिन्न है।

कलकत्ते का पृष्ठ-प्रदेश बहुत धनी है। इसलिये यहाँ से सबसे अधिक सामान बाहर जाता है। यहाँ से बाहर जाने वाली मुख्य मुख्य चीजें निम्न हैं:—

जूट कच्चा और पक्का माल

चाय (हिमालय प्रदेश की)

लाख

चमड़ा

तिलहन

अनाज (प्रायः चावल)

कच्ची धातु और धातु का सामान

बम्बई

कलकत्ते के बाद बम्बई का नम्बर आता है। अगर बम्बई के आयात में सोना चाँदी भी शामिल कर लें तो बम्बई का स्थान प्रथम हो जाता है। बम्बई का बन्दरगाह अच्छा है और स्वेज़ तथा दक्षिण अफ़्रीका और पूर्वी अफ़्रीका के लिए अधिक निकट पड़ता है। इसके पृष्ठ-प्रदेश में कपास अधिक होती है और मेंगनीज़ भी बहुत निकाला जाता है। यहीं से कुछ तिलहन और ऊन या ऊनी सामान भेजने में भी सुभीता रहता है, इसलिए यहाँ से बाहर जाने वाले मुख्य मुख्य पदार्थ निम्न हैं :—

कपास

तिलहन

अनाज खासकर चावल

ऊन और ऊनी सामान

कराची

जिस प्रकार बम्बई और कलकत्ता में प्रथम स्थान के लिए होड़ रहती है उसी प्रकार रंगून और कराची में तृतीय (तीसरे) स्थान के लिये होड़ लगी रहती है। अक्सर कराची का व्यापार तीसरे नम्बर का रहता है। पर कभी कभी रंगून तीसरा स्थान ले लेता है। कराची के पृष्ठ-प्रदेश में नहरों के खुल जाने से गेहूँ बहुत पैदा होता है। बाहर भेजने के पहले (कभी जहाज़ के आने में देरी होने से और कभी पंजाब से काफ़ी गेहूं न आने के कारण) गेहूँ को अक्सर बन्दरगाह में रखना पड़ता है। इस काम के लिए कराची की ख़ुश्क जलवायु बड़ी अच्छी है। कराची ही योरुप के लिये निकटतम बन्दरगाह है। यहाँ से दिसावर जाने वाली मुख्य चीज़ें निम्न हैं :—

गेहूँ

कपास

अनाज और आटा, दाल

तिलहन

रंगून

जिस प्रकार कलकत्ता नदी के मुहाने के ऊपर समुद्र से ७२ मील की दूरी पर बसा है उसी प्रकार रंगून भी नदी के मुहाने के ऊपर समुद्र से २४ मील की दूरी पर बसा है। पर दोनों बन्दरगाहों में समुद्र से बड़े बड़े जहाज़ आ सकते हैं। रंगून के प्रधान निर्यात निम्न हैं:—

चावल* (कुछ दाल और अनाज भी)

तेल

लकड़ी

रुई और सूती माल

धातु

मद्रास

मद्रास के पृष्ठ-प्रदेश की उपज में कोई विशेषता नहीं है। यहाँ का कृत्रिम बन्दरगाह बड़े बड़े जहाजों के प्रधान मार्ग से बाहर स्थित है। यहाँ के प्रधान निर्यात निम्न हैं :—

चमड़ा

रुई और सूती माल

तिलहन

आरम्भ में हम पढ़ चुके हैं कि हिन्दुस्तान का ६० फ़ीसदी से अधिक

---

* मिल में साफ़ होने से चावल का पुष्टिकारक भाग नष्ट हो जाता है।

व्यापार पाँच प्रधान बन्दरगाहों द्वारा होता है। शेष ७ या ८ फ़ीसदी व्यापार छोटे छोटे १० बन्दरगाहों के बीच में बँटा हुआ है। इन में से **चिटगाँव** बन्दरगाह प्रधान है। यहाँ से आसाम की चाय और उत्तरी बंगाल के कुछ ज़िलों का जूट दिसावर को जाता है। लंका के व्यापार के लिये **तूतीकोरन** प्रधान बन्दरगाह है। कुछ वर्षों से **धनुषकोटि** भी इस व्यापार में हाथ बँटाने लगा है। **बसीन, मौलमीन और अक्याब** बन्दरगाहों में रंगून से बचा हुआ ब्रह्मा का कुछ विदेशी व्यापार होता है।

कोचीन

कोचीन का पृष्ठ-प्रदेश धनी है। केवल बन्दरगाह के मुहाने पर रुकावट होने के कारण भूत काल में कोचीन व्यापारिक उन्नति न कर सका। अब बन्दरगाह सुधर गया है।

बिज़िगापट्टम के बन्दरगाह से भी आजकल बहुत कम व्यापार होता है। पर बन्दरगाह सुधार कर तयार हो गया है। रायपुर (बंगाल-नागपुर रेलवे) से रेलवे-सम्बन्ध हो जाने से यह का व्यापार बढ़ जायगा। मध्यप्रान्त का मैंगनीज़ इस बन्दरगाह का प्रधान निर्यात है।

तटीय व्यापार

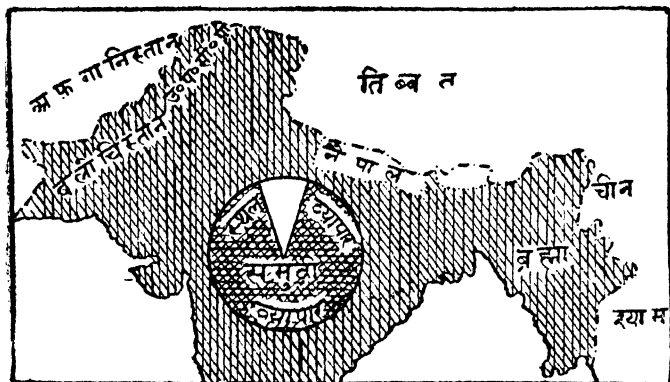
हिन्दुस्तान का तटीय व्यापार प्रायः बड़ी बड़ी देशी नावों द्वारा होता है। विदेशी व्यापार से हिन्दुस्तान का तटीय व्यापार इस समय सेवल $\frac{1}{3}$ होता है। पर यदि हिन्दुस्तान का व्यापारी बेड़ा बन जावे तो यह व्यापार और भी अधिक बढ़ सकता है। तटीय व्यापार में आजकल प्रायः बंगाल का कोयला, जूट, बोरे, बोरिया, कपड़ा, बम्बई और मद्रास के सूती कपड़े, जमशेदपुर (बिहार) का लोहा और फ़ौलाद का सामान ब्रह्मा को जाता है और वहाँ से तेल, लकड़ी और चावल आता है।

भारतवर्ष के कुछ बन्दरगाहों की दशा

कराची	बन्दरगाह है। अधिक स्थान बढ़ाया जायगा।
बम्बई	सर्वोत्तम बन्दरगाह है।
मँगलोर	समुद्र उथला होने के कारण जहाज़ दूर लंगर डालते हैं और छोटी छोटी नावें हैं।
टेलिचरी	,, ,, ,,
कालीकट	,, ,, ,,
कोचीन	सामने टीले थे। अब बन्दरगाह सुधर गया है।
एलेप्पी	डाक नहीं हैं, नये खम्भे हैं।
क्विलन	मई से सितम्बर तक यहाँ लंगर पड़ता है।
त्रिवेन्दुरम्	लोहे के खम्भे हैं।
नीगापट्टम	इसमें मज़बूत लोहे के खम्भे हैं।
पाण्डिचेरी	डाक नहीं हैं, खम्भे हैं।
मद्रास	बन्दरगाह है, डाक नहीं हैं।
मसूलीपट्टम	तट पर जहाज़ नहीं आते और नावें सामान के लिए नहीं हैं।
कोकोनाडा	,, ,, ,,
विज़िगापट्टम	पहले जहाज़ पर से सामान उतारने चढ़ाने को नावें थीं। अब बन्दरगाह बन गया है।
गंजाम	,, ,, तूफ़ानी नावें हैं।
पुरी	तट से दूर जहाज़ लंगर डालते हैं, नावें हैं।
कलकत्ता	किदरपुर डाक के अतिरिक्त और स्थान बढ़ाया जा रहा है।
चिटगाँव	मिट्टी निकाल कर बन्दरगाह को साफ़ रखना सदा आवश्यक है।
अक्याब	बन्दरगाह है। खम्भे हैं।

रंगून	नदी का बन्दर और पानटून जेटी हैं।
मौलमीन	छोटे जहाज़ ठहरते हैं।
कोलम्बो	छोटी छोटी नावें सामान उतारती हैं, पर जहाज़ों के ठहरने की जगह है।
गाल	जहाज़ लंगर डालते हैं और छोटी-छोटी नावें हैं।
बैटीकोला	तट से दूर लंगर पड़ता है और कारगो की नावें बोझा उतारती हैं।
ट्रिंकोमाली	बड़ा भारी स्वाभाविक बन्दरगाह है।

सीमा-प्रान्तीय व्यापार

भारतवर्ष का सीमा-प्रान्तीय व्यापार भी काफ़ी बड़ा है। सीमा-प्रान्तीय व्यापार-मार्ग अत्यन्त दुर्गम है। एक दो स्थानों को छोड़ कर

१४०—भारतवर्ष का स्थल व्यापार समुद्री व्यापार से बहुत कम रहता है।

यहाँ मोटर या रेल की गुज़र नहीं है। शीतकाल में मार्ग अक्सर बर्फ़ से घिर जाते हैं इसलिए व्यापार मन्दा पड़ जाता है। ग्रीष्म-ऋतु में भी प्रायः ऊँट- खच्चर, घोड़े, बैल, बकरे और याक की पीठ पर सामान लद

कर आता जाता है। इन कठिनाइयों के होने पर भी हिन्दुस्तान में प्रति वर्ष चालीस-पचास करोड़ रुपये का सीमा-प्रान्तीय व्यापार होता है।

अफ़गानिस्तान और हिन्दुस्तान का व्यापार बड़े मार्के का है। अफ़गानिस्तान से फल, तरकारी, हींग, मेवा, ऊन और ऊनी सामान हिन्दुस्तान में आता है। हिन्दुस्तान से सूती कपड़े, चाय, शक्कर, चमड़े का सामान और नील अफ़गानिस्तान को जाता है। यह सब व्यापार प्रति वर्ष प्रायः पाँच करोड़ रुपये का होता है।

फ़ारस और हिन्दुस्तान का स्थल-व्यापार भी प्रायः इसी प्रकार का होता है। फ़ारस में हिन्दुस्तानी सूत और कपड़े तथा चमड़े की बड़ी माँग है। फ़ारस और हिन्दुस्तान का व्यापार बिलोचिस्तान और अफ़गानिस्तान के मार्ग से होता है। नैपाल और हिन्दुस्तान के बीच में प्रायः नौ दस करोड़ रुपये का व्यापार होता है। नैपाल से चावल और जूट (पाट) बहुत आता है। हिन्दुस्तान से सूत और सूती माल नैपाल में पहुँचता है। पर अब धीरे धीरे नैपाल में चरखे का प्रचार बढ़ रहा है। इसलिए भविष्य में नैपाल को बाहर से अधिक कपड़ा मँगाने की आवश्यकता न रहेगी।

हिन्दुस्तान और ब्रह्मा का व्यापार अधिकतर मनीपुर के रास्ते से होता है। हिन्दुस्तान से बोरियाँ और सूती कपड़ा ब्रह्मा को जाता है। वहां से चावल, पेट्रोल और मिट्टी का तेल आता है। भामो और कुलांग घाट से चीन और ब्रह्मा के बीच में व्यापार होता है। स्याम और चीन का व्यापार टेवाय के रास्ते से होता है।

तिब्बत और हिन्दुस्तान के बीच में अधिकतर चाय और ऊन का व्यापार होता है।

लंका का व्यापार

लंका का प्रायः ९७ फ़ी सदी व्यापार कोलम्बो बन्दरगाह द्वारा होता है। लंका में प्रायः ३६ करोड़ रुपये का सामान बाहर से आता

है और ४८ करोड़ रुपये का सामान लंका से बाहर जाता है। इस प्रकार लंका को विदेशी व्यापार से प्रायः १२ करोड़ रुपये की बचत रहती है। जिस तरह हिन्दुस्तान की बचत अँगरेज़ी राजनैतिक सम्बन्ध के हिसाब किताब में वहीं ख़र्च हो जाती है उसी तरह लंका के व्यापार की बचत भी इङ्गलैंड के राजनैतिक तथा व्यापारिक सम्बन्ध में वहीं ख़र्च हो जाती है और लंका को नहीं लौटती है। लंका में बाहर से आने वाली मुख्य मुख्य चीज़ें निम्न हैं :—

चावल	१० करोड़ रुपये
रुई और सूती सामान	३ ,, ,,
मिट्टी का तेल	२½ ,, ,,
कोयला	२ ,, ,,
रबड़	१½ ,, ,,
खाद	१¼ ,, ,,
शक्कर	१¼ ,, ,,
मछली	८० लाख ,,
मोटरकार और लारी	७४ ,, ,,

लंका में चावल उन हिन्दुस्तानी कुलियों के लिए आता है जो चाय और रबड़ आदि के बग़ीचे में काम करते हैं। हिन्दुस्तानी कुली जहाँ कहीं जाते हैं, हिन्दुस्तान का ही चावल और मोटा देशी कपड़ा पसन्द करते हैं। इसलिए जहाँ जहाँ हिन्दुस्तानी कुली जाते हैं वहाँ वहाँ हिन्दुस्तान का चावल और कपड़ा भी जाता है। लंका में कपड़े का कोई कारख़ाना नहीं है। इसलिये लंका का कपड़ा लंकाशायर और दक्षिण भारत से आता है।

लंका में मिट्टी का तेल बरमा के अतिरिक्त (ख़ासकर इञ्जिनों में जलाने वाला तेल) फ़ारस और बोर्निओ से आता है।

लंका में कोयले का अभाव है। भीतर की ओर पहाड़ी नदियों से बिजली तयार करने का प्रयत्न हो रहा है। आजकल सब कोयला देश के

काम के लिए और यहाँ ठहरने वाले जहाजों के लिए हिन्दुस्तान (कलकत्ता), नैटाल और ग्रेट ब्रिटेन से आता है।

रबड़—दक्षिण भारत की रबड़ सीधे दिसावर नहीं जाती है। वह पहले लंका जाती है और यहाँ से फिर वह दिसावर भेजी जाती है।

लंका में खाद और शक्कर ग्रेटब्रिटेन और आस्ट्रेलिया से आती है।

मछली, मोटरकार और लारी अधिकतर ग्रेटब्रिटेन; कनाडा और संयुक्त राष्ट्र अमरीका से आती हैं।

लंका से बाहर जाने वाली प्रधान चीज़ें निम्न हैं :—

चाय	२० करोड़ रु०
रबड़	१७ करोड़ ,,
नारियल	८ करोड़ ,,
दारचीनी और सुपारी	७२ लाख ,,
प्लम्बागो (पेन्सिल का मसाला)	३० लाख ,,

लंका के निर्यात का प्रायः ४० फ़ीसदी ही माल ग्रेटब्रिटेन को जाता है। पर लंका की चाय ग्रेट ब्रिटेन को छोड़ कर संयुक्त राष्ट्र अमरीका कनाडा, आस्ट्रेलिया और न्यूज़ीलैंड, मिस्र आदि कई देशों को जाती है।

सुपारी अधिकतर हिन्दुस्तान में आती है। इसी तरह प्लम्बागो (पेन्सिल बनाने का मसाला) प्रायः सब का सब ग्रेटब्रिटेन का जाता है।

जिस प्रकार हिन्दुस्तान में उसी प्रकार लंका में आयात और निर्यात के कर सरकार की आमदनी के लिए हैं। देश में कारबार बढ़ाना, देशी कारखानों की रक्षा करना उनका प्रधान उद्देश्य नहीं है। केवल लोहे और फ़ौलाद के कर (चुंगी) से (जमशेदपुर) ताता के कारखाने की रक्षा अवश्य होती है।

परिशिष्ट

तालिका नं० १

विदेशों में भारतीयों की संख्या

देश का नाम	भारतीयों की संख्या	गणाना का वर्ष (सन्)
लंका	८,२०,०००	१९२६
मलयद्वीप	६,६०,०००	१९२६
हांगकांग	२,५५५	१९११
मारीशस	२,६४,५२७	१९२१
सिशलीज़	३३२	१९११
जिब्राल्टर	५०	१९२०
नाइजीरिया	१००	१९२०
कीनिया	२६,७५९	१९२६
यूगाण्डा	५,६०४	१९२१
न्यासालैण्ड	५१५	१९२१
जैञ्जीबार	१२,८४१	१९२१
टैंगानीका	९,४११	१९२१

देश का नाम	भारतीयों की संख्या	गणना का वर्ष (सन्)
जमैका	१८,४०१	१९२२
ट्रिनीडाड	१,२१,४२०	१९११
ब्रिटिशगायना	१,२४,९३८	१९११
फ़ीजी	६०,६३४	१९२१
बसूटालैण्ड	१९७	१९११
स्वीज़रलैण्ड	७	१९११
रोडेशिया	१,३०६	१९२१
कनाडा	१,२००	१९२०
आस्ट्रेलिया	२,०००	१९२२
न्यूजीलैण्ड	६०६	१९२१
नेटाल	१,४१,३३६	१९२१
ट्रांसवाल	१३,४०५	१९२१
केपकालोनी	६,४९८	१९२१
आरेञ्जफ्रीस्टेट	१००	१९२१
ब्रिटिश-साम्राज्य	२२,६४,७२२	
संयुक्तराज्य	३,१७५	१९२०
मेडेगास्कर	५,२७२	१९१७
रूमानिया	२,१९४	१९२१
डच ईस्ट इण्डीज़	५०,०००	१९२१
सूरीनाम	३४,९५७	१९२०
मोजम्बीक	१,१००	अज्ञात
फ़ारस	३,८२७	१९२२
अन्य प्रदेश	१,००,५२५	
समस्त प्रवासी भारतीय	२३,९५,२९४	

तालिका

भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानों की उँचाई (फुटों में समुद्र तापक्रम और वर्षा । प्रत्येक स्थान के सामने ऊपर की

पर्वतीय

नाम स्थान		स्थिति	जनवरी	फ़रवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
शीलांग	अ	२५-३५	४६-५	५१-८	६०-४	६५-२	६६-६	६८-८
(४,६२०)	दे	६१-५८	०-४६	०-८१	१-८५	४-२६	१०-०६	१६-४६
दार्जिलिंग	अ	२७-२०	४०-१	४१-६	४६-७	५६-२	५८-३	५६-६
(७,३७६)	दे	८८-२३	०-७६	१-०८	२-०१	४-०८	७-८३	२४-१६
शिमला	अ	३१-५	३८-८	४०-६	५१-५	५६-३	६६-०	६६-६
(७,२२४)	दे	७७-१२	३-२१	३-०७	७-४८	२-३२	३-७१	७-८४
मरी	अ	३३-५०	४०-५	४१-१	५१-१	६१-२	६८-३	७२-३
(६,३३३)	दे	७२-२५	३-७३	४-१४	३-६६	३-६२	२-६६	३-४१
श्रीनगर	अ	३४-२	३०-७	३३-०	४५-१	५५-७	६३-६	६६-६
(५,२०४)	दे	७४-५०	३-३६	४-२४	३-१०	३-३०	२-७२	१-७७
अबू पर्वत	अ	२४-३६	५८-२	६१-०	६६-६	७८-०	७६-८	७४-६
(३,६४५।)	दे	७२-४५	०-२७	०-३१	०-१५	०-०८	०-६७	५-५६
ऊटकमंड	अ	११-२३	५४-०	५५-५	५८-६	६१-५	६१-३	५८-२
(७,३२७)	दे	७६-४०	०-३५	०-३८	१-००	३-४६	५-६३	६-१८
कोदईकनाल	अ	१०-१३	५५-०	५५-७	५६-६	६१-५	६१-६	५६-४
(७,६८८)	दे	७७-३२	१-१७	१-४८	३-५६	५-२६	६-४७	४-०१

समुद्र-तट के नगर

नाम स्थान		स्थिति	जनवरी	फ़रवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
कराची	अ	२४-५५	६५-५३	६८-४	७५-०	८०-६	८४-७	८६-८
(४६)	दे	६७-०	०-६४	०-३०	०-१५	०-१३	०-०३	०-४३

नं० २

तल से ऊपर) अक्षांश, देशान्तर, मासिक तथा वार्षिक पंक्ति में तापक्रम और नीचे की पंक्ति में वर्षा दी गई है:—

प्रदेश के नगर

जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नव०	दिसम्बर	वार्षिक	
७०-०	६६-२	६८-४	६३-१	५६-५	५०-७	६१-७	तापक्रम
१३-४८	१२-७६	१४-७५	६-२३	०-६८	०-२५	८२-४४	वर्षा
६१-५	६०-६	५६-४	५५-२	४७-८	४१-८	५२-७	तापक्रम
३१-७४	२५-६८	१८-३४	५-३५	०-२४	०-२०	१२१-८०	वर्षा
६४-३	६२-८	६०-६	५६-७	५०-१	४३-४	५५-१	तापक्रम
१८-४२	१७-८७	६-१७	१-१६	०-४१	१-२८	६७-६७	वर्षा
६६-४	६७-२	६५-६	६१-३	५२-८	४५-०	५८-०	तापक्रम
१२-५१	१३-४०	५-६४	१-८६	१-२७	१-३७	५७-६०	वर्षा
७३-०	७०-८	६४-०	५३-२	४४-०	३६-३	५३-३	तापक्रम
२-७८	१-६५	१-१८	१-१४	०-४१	१-०८	२७-०३	वर्षा
६६-८	६७-६	६६-६	७१-६	६५-२	५६-६	६८-८	तापक्रम
२२-०५	२१-५१	६-५८	१-४६	०-२८	०-२४	६२-४६	वर्षा
५६-६	५७-४	५७-३	५७-२	५५-४	५४-३	५७-३	तापक्रम
५-६४	४-७०	४-४४	८-५७	४-००	१-६५	४६-६०	वर्षा
५७-६	५७-८	५७-६	५६-६*	५४-६	५५-०	५७-८	तापक्रम
३-८६	५-६६	६-७०	१२-४६	८-१७	५-५७	६४-८२	वर्षा
८४-३	८२-४	८२-०	८०-०	७४-०	६७-४	७७-६	तापक्रम
३-१६	१-७७	०-६६	०-०४	०-१६	०-१६	७-६६	वर्षा

नाम स्थान		स्थिति	जनवरी	फ़रवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
बरावल	अ	२१-०	६६-४	७०-२	७०-०	७६-१	८१-५	८२-५
(१८)	दे	७०-२०	०-०१	०-०३	०-००	०-००	०-०२	५-३१
बम्बई	अ	१८-५७	७४-५	७४-८	७४-८	८२-१	८४-६	८२-४
(३७)	दे	७२-५५	०-१२	०·०२	०-०१	०-०५	०-५५	२०-५६
रत्नागिरि	अ	१६-५६	७६-२	७६-०	७८·५	८२-८	८४-३	८०-७
(११०)	दे	७३-२३	०-६०	०-०२	०-०५	०-१५	१-२७	३१-३२
मंगलोर	अ	१२-४६	७८-२	७६-३	८१-१	८३-६	८३-५	७८-८
(६५)	दे	७४-५४	०-१३	०-०७	०-११	२-८६	७-२६	३८-४७
कालीकट	अ	११-१२	७७-८	७६-८	८१-६	८३-६	८३-१	७८-५
(२७)	दे	७५-५०	०-१७	०-१६	०-७६	३-७०	६-०४	३६-४६
नीमापट्टम	अ	१०-४२	७५-५	७७-४	८०-५	८४-८	८७-७	८७-०
(३१)	दे	७६-४६	१-१५	०-७२	०-३२	१-०२	१-८१	१-३०
मद्रास	अ	१३-५०	७५-३	७६-६	७६-५	८४-१	८८-७	८८-४
(२२)	दे	७६-२०	०-८३	०-२८	०-३७	०-६५	१-६६	२-०६
मसूलीपट्टम	अ	१६-४	७३-६	७६-७	८०-३	८५-२	८६-८	८७-८
(१५)	दे	८१-१३	०-१७०	०-१६	०-२६	०-४०	१-३४	४-३३
गोपालपुर	अ	१६-२३	७०-०	७४-८	७८-३	८१-६	८४-१	८३-७
(२१)	दे	८४-६८	०-२३	०-४३	०-५६	०-७३	२-०१	५-७६
रंगून	अ	१६-५६	७४-७	७७-३	८१-२	८५-०	८२-२	७६-५
(५७)	दे	६६-२०	०-११	०-२३	०-१६	१-७४	११-७३	१८·३०

मैदान के नगर

नाम स्थान		स्थिति	जनवरी	फ़रवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
टांगू	अ	१८-५६	७०-०	७४-७	८१-६	८६-७	८५-३	८१-३
(१८३)	दे	६६-४०	०-०६	०-१२	०-०८	१-६०	६-४३	१३-६३
मांडले	अ	२२-०	६८-८	७३-८	८२-१	८६-२	८८-५	८५-४
(२५०)	दे	६६-१५	०-०६	०-०८	०-२१	१-१६	५-२६	५-१७

जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	वार्षिक	
८०-०	७९-१	७९-०	७९-५	७७-२	७२-३	७७-०	तापक्रम
८-९२	७-२७	२-४०	०-८१	०-६६	०-१०	२५-५३	वर्षा
७९-५	७९-४	७९-४	८७-७	७९-३	७६-४	७९-३	तापक्रम
२४-५६	१४-९१	१०-९३	१-७६	०-४७	०-०५	७३-९९	वर्षा
७८-३	७८-४	७८-२	७९-८	७९-५	७७-६	७९-२	तापक्रम
३४-२५	२०-१९	१२-५३	३-६२	०-६५	०-०६	१०४-७१	वर्षा
७७-१	७७-३	७७-६	७८-९	७९-८	७९-०	७९-६	तापक्रम
३७-३९	२२-८८	११-०९	७-९०	१-९७	०-५०	१२९-८३	वर्षा
७६-७	७७-४	७८-३	७९-१	७९-५	७८-३	७५-९	तापक्रम
२९-३६	१४-८९	७-३९	९-१२	३-८०	१-३२	११६-२०	वर्षा
८५-६	८४-४	८३-४	८०-९	७८-३	७६-०	८१-८	तापक्रम
१-७४	३-२९	३-५५	१०-०८	१५-०२	११-२३	५१-२३	वर्षा
८५-७	८४-५	८३-९	८०-८	७७-९	७५-७	८१-८	तापक्रम
३-८०	४-६६	४-८४	१०-९३	१३-३०	५-२५	४८-९३	वर्षा
८३-९	८३-४	८३-०	८१-२	७७-४	७४-०	८१-४	तापक्रम
५-६७	६-०७	६-५६	८-६३	४-४३	०-५३	३८-३०	वर्षा
८१-८	८२-०	८२-२	७९-६	७४-३	६९-८	७८-६	तापक्रम
६-११	७-२०	६-८६	९-८४	३-५०	०७-२	४३-९५	वर्षा
७८-८	७८-७	७९-१	८०-०	७८-३	७५-६	७९-२	तापक्रम
२१-३७	१९-६५	१५-८९	७-१२	२-५२	०-०७	९८-८९	वर्षा
८०-१	८१-१	८१-३	८१-४	७७-४	७१-६	७९-३	तापक्रम
१७-४८	१८-५३	११-४६	६-९५	१-२५	०-१६	७८-०५	वर्षा
८५-२	८४-७	८३-५	८२-५	७५-९	६९-५	८०-८	तापक्रम
३-२६	४-१६	६-२१	४-५४	१-६७	०-२०	३२-६३	वर्षा

स्थान	स्थिति	जनवरी	फ़र्वरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
सिल्चर	अ २४-५०	६३-८	६७-०	७३-६	७८-०	८०-१	८१-४
(१०४)	दे ६२-५१	०-६४	२-३२	७-६३	१३-५६	१५-७६	२०-३६
कलकत्ता	अ २२-३२	६५-२	७०-३	७६-३	८५-०	८५-७	८४-५
(२१)	दे ८८-२६	०-२६	१-०२	१-१४	१-५४	५-६०	११-०४
बर्द्वान	अ २३-२०	६५-७	७०-०	८०-४	८६-७	८६-५	८४-६
(६६)	दे ८७-५५	०-३८	०-८६	१-२४	२-२०	५-५६	१०-१७
पटना	अ २५-३८	६०-८	६५-३	७६-६	८६-२	८८-०	८६-४
(१८३)	दे ८५-१२	०-७२	०-५३	०-३५	०-३०	१-७०	७-७६
बनारस	अ २५-२५	६०-०	६५-३	७६-६	८६-८	६१-३	८६-४
(२६७)	दे ८३-०	०-७४	०-५१	०-३३	०-१५	०-५६	५-४५
इलाहाबाद	अ २५-३०	५६-५	६४-६	७६-८	८७-६	६२-५	६०-८
(३३६)	दे ८१-५५	०-८२	०-४८	०-३८	०-१४	०-२६	५-०६
लखनऊ	अ २६-५३	५८-७	६३-७	७५-२	८६-४	६०-६	६०-२
(३६८)	दे ८०-५२	०-६०	०-४५	०-३२	०१-१	०-६१	५-३४
आगरा	अ २७-१८	६०-१	६४-८	७६-७	८८-१	६४-०	६३-४
(५५५)	दे ७७-५७	०-५५	०-३३	०-२५	०-१६	०-६४	२-८४
मेरठ	अ २६-०	५६-०	६०-१	७१-१	८२-७	८८-४	८६-४
(७३८)	दे ७७-३८	१-०५	०-८३	०-६३	०-३४	०-७०	३-१३
दिल्ली	अ २८-३५	५७-६	६२-२	७४-१	८६-२	६१-७	६१-२
(७१८)	दे ७७-१०	१-०२	०-६१	०-६७	०-३५	०-७१	३-१८
लाहौर	अ ३१-३५	५३-०	५७-३	६६-०	८०-६	८८-६	६३-०
(७०२)	दे ७४-२०	०-८७	१-१३	०-८६	०-५१	०-८०	१-८६
मुल्तान	अ ३०-१०	५५-६	५६-८	७१-६	८२-६	६१-४	६४-६
(४२०)	दे ७१-३२	०-३६	०-३६	०-४२	०-२७	०-३६	०-४३
जैकबाबाद	अ २८-२०	५७-३	६२-४	७४-५	८५-५	६४-२	६७-७
(१८६)	दे ६८-२८	०-२८	०-२७	०-२५	०-१७	०-१५	०-१०

जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	वार्षिक	
८२-६	८२·४	८१-७	७६-७	७३-१	६६-१	७५-४	तापक्रम
१६-६८	१८ ७६	१३-६५	६-४०	१-३१	२-५४	१२१-४३	वर्षा
८३-०	८२-४	८२-६	८०-०	७२-४	६५-३	७७-६	तापक्रम
१२-३१	१२-६६	१०-४०	३·८७	०-६२	०-३१	६०-८३	वर्षा
८३-६	८२-८	८३-१	८०-७	७३·०	६६-३	७८-६	तापक्रम
१२-३२	११-४६	८-५६	३ ६३	०-६४	०-१३	५७-५४	वर्षा
८३-५	८३-१	८३·३	७६-५	७०-१	६२-२	७७-१	तापक्रम
११-४१	१०-७२	७-८२	२-८६	०-२०	०-१४	४४-५४	वर्षा
८४-१	८३-१	८३-०	७७-६	६७-८	६०-२	७७-२	तापक्रम
१२-५४	११-१६	६-५४	२-२४	०१७	०-१७	४०-५६	वर्षा
८४-५	८३-२	८३-०	७७-६	६७-५	५६-८	७७-३	तापक्रम
१२-२४	१०-८८	६-३२	२-६०	०-२५	०·२३	३६-५२	वर्षा
८५-३	८३-४	८३-२	७७-०	६६-३	५८-६	७६-६	तापक्रम
११-३६	११-३२	६-६१	१-३३	०-०८	०-४४	३६-२०	वर्षा
८६-०	८४-२	८४-२	७६-४	६८-७	६१-२	७८-४	तापक्रम
६-६७	७-११	४-४१	०-३६	०-०६	०-२६	२६-७०	वर्षा
८५-०	८३-२	८१-७	७४-७	६३-५	५६-७	७४-४	तापक्रम
६-३·७	७-६४	४-५५	०-४३	०-०८	०-०४	२६-६२	वर्षा
८६-४	८४-५	८३-६	७८·५	६७ ६	५६-६	७७-१	तापक्रम
८·३८	७-४४	४-४२	०-३६	०-१०	४-४३	२७-७०	वर्षा
८६-१	८७-१	८४-८	७५-७	६३-२	५४-६	७४-७	तापक्रम
६-६५	४-८८	२-१०	०-४३	०-११	०-४७	२०-७०	वर्षा
६२-७	६०-४	८८-०	७८-६	६७-१	५७-७	७७·५	तापक्रम
२-१६	१-६६	०-६०	०-०७	०-०६	०-२७	७-११	वर्षा
६५-०	६१-६	८८-८	७६-२	६७-५	५८-६	७६-३	तापक्रम
१-१८	१-२५	०-१६	०-०१	०-१०	०-१५	४-१०	वर्षा

स्थान		स्थिति	जनवरी	फ़र्वरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
हैदराबाद सिन्ध	अ	१८-०	६३-६	६७-१	७७-६	८६-२	६१-६	६१-७
(६६)	दे	७८-०	०-२४	०-२२	०-१०	०-०७	०-११	०-४१
बीकानेर	अ	२८-	५६-२	६३-६	७६-६	८८-४	६४-१	६४-७
(७७१)	दे	७३-१२	०-३८	०-२४	०-१८	०-१४	०-८४	१-६५
राजकोट	अ	२७-२५	६६-८	७०-०	७७-४	८५-१	८६-२	८७-५
(४२६)	दे	७०-४२	०-०५	०-१०	०-०१	०-०१	०-३१	५-२१
अहमदाबाद	अ	१६-१२	७०-३	७४-०	८२-७	६१-२	६२-६	८६-४
(१६३)	दे	७४-३४	०-०२	०-१०	०-०१	०-०३	०-४६	३-६४
पठार के नगर								
अकोला	अ	२०-४४	६८-५	७३-७	८१-०	६०-१	६३-३	८६-२
(६३०)	दे	७६-५७	०-४५	०-१८	०-४३	०-१६	०-३१	५-१२
जबलपुर	अ	२३-१२	६१-८	६६-८	७६-५	८६-३	६१-६	८५-७
(१,३२७)	दे	७६-५६	०-७२	०-५२	०-४८	०-२२	०-४७	८-५३
नागपुर	अ	२१-१२	६८-८	७४-३	८२-४	६०-६	६४-५	८६-०
(१,०२५)	दे	७६-४	०-५८	०-४२	०-५७	०-४६	०-६८	८-४४
रायपुर	अ	२१-३८	६७-७	७३-६	८१-६	६०-३	६३-६	८६-०
(६७०)	दे	८१-४७	०-३०	०-३३	०-५६	०-५६	०-७६	६-३८
अहमदनगर	अ	२३-५	६७-१	७१-३	७७-५	८२-५	८३-८	७६-२
(२,१५२)	दे	७२-३५	०-२७	०-१२	०-१५	०-४०	१-१६	४-७३
पूना	अ	१८-२५	६६-८	७३-६	८०-१	८३-६	८३-८	७८-७
(१,८४०)	दे	७३-५२	०-१८	०-०५	०-१३	०-५८	१-४५	५-३५
शोलापुर	अ	१७-३७	७२-७	७७-७	८४-२	८८-४	८८-६	८१-८
(१,५६०)	दे	७५-५४	०-०६	०-०८	०-२६	०-६३	१-०६	४-४१
बेलगाँव	अ	१५-५०	६६-८	७२-०	७७-५	७६-२	७८-०	७२-८
(२,५३६)	दे	७४-३२	०-०६	००-३	०-४६	२-०५	२-७३	६-३२

जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	वार्षिक	
८८-६	८६-०	८६-०	८२-७	७३-४	६५-०	७९-९	तापक्रम
२-६१	२-७७	०-५४	०-००	०-१०	०-०५	७-२२	वर्षा
९०-४	८७-३	८७-४	८२-४	७०-५	६१-४	७९-६	तापक्रम
३-२९	३-१४	१-०८	०-०९	०-०६	०-१८	११-२७	वर्षा
८१-७	८०-६	८०-८	८०-४	७४-१	६८-४	७८-५	तापक्रम
१०-८९	६-४१	३-७५	०-६७	०-३३	०-०६	२७-८०	वर्षा
८३-७	८३-०	८३-५	८४-३	७८-३	७२-९	८२-१	तापक्रम
११-४९	८-२६	४-४२	०-५५	०-१९	०-०५	२९-५२	वर्षा
८०-६	७८-९	७९-७	७७-९	७१-७	६६-८	७९-२	तापक्रम
८-७४	६-४८	६-२४	२-१४	०-४४	०-५८	३१-२७	वर्षा
७९-०	७८-०	७९-०	७४-८	६६-६	६०-३	७५-६	तापक्रम
१८-८२	१५-१३	८-३८	१-५५	०-३७	०-२६	५५-४५	वर्षा
८०-४	७९-४	८०-४	७८-४	७२-२	६७-१	७९-६	तापक्रम
१३-४९	९-७९	८-११	२-१४	०-५१	०-४३	४५-६२	वर्षा
७९-६	७९-०	८०-३	७८-१	७१-५	६६-०	७९-०	तापक्रम
१४-९४	१२-७१	७-७५	२-०९	०-६२	०-२०	५०-२७	वर्षा
७६-२	७४-९	७४-५	७५-१	७०-५	६७-१	७५-०	तापक्रम
३-०३	३-६०	६-७५	३-१२	०-८९	०-४४	२४-२६	वर्षा
७४-९	७३-७	७४-४	७६-२	७२-५	६८-९	७५-९	तापक्रम
६-९०	४-०३	४-४३	४-११	०-८५	०-२०	२८-२६	वर्षा
७८-९	७७-७	७७-३	७७-७	७४-६	७१-३	७९-३	तापक्रम
४-१९	६-४२	७-७७	३-६३	०-८७	०-३०	२८-७४	वर्षा
७०-१	६९-७	७०-४	७२-९	७०-९	६९-३	७२-८	तापक्रम
१५-३७	९-१५	४-०५	५-०९	१३-३	०-२४	४९-९१	वर्षा

स्थान	स्थिति	जनवरी	फ़रवरी	मार्च	अप्रैल	मई	जून
हैदराबाद द०	अ २५-३०	७०-४	७७-१	८३-१	८८-०	९०-१	८२-६
(१,६९०)	दे ६८-२२	०-०५	०-१२	०-६७	०-७३	०-७८	४-४४
बङ्गलोर	अ १२-७५	६७-५	७२-०	७६-७	७९-९	७८-५	७४-०
(३,०२१)	दे ७७-३०	०-०६	०-२२	०-७२	१-१९	४-५३	३-१३
बिलारी	अ १५-१२	७३-२	७९-६	८५-६	८९-२	८९-०	८३-४
(१,४७५)	दे ७६-५०	०-१०	०-०३	०-४२	०-८३	१-९३	१-८४

तालिका

भारतवर्ष की उपज का

	धान	गेहूँ	दाल इत्यादि	ईख
मद्रास	१२,९३५	३९	२५,०३४	८६
बम्बई	३,८२५	३,२८७	२६,५८२	९३
बंगाल	५४,५३५	२,६५७	१२,४१३	१,००८
संयुक्तप्रान्त	९,४३५	१२,२१०	२६,८९५	१,७०४
पञ्जाब	१,०७५	१२,२१५	१३,३५५	५१७
ब्रह्मा	१४,५४२	५३	२,५१७	२०
मध्यप्रान्त और बरार	७,०१४	५,२७३	१७,०१८	३०
आसाम	६,१८८	१६	१५७	६३
उ० प० सीमाप्रान्त	५१	१,४११	८१५	४३
योग	१,०९,६००	३६,८६१	१,२४,७८६	३,५६३

जुलाई	अगस्त	सितम्बर	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर	वार्षिक	
७७-९	७७-१	७७-४	७६-८	७२-३	६९-१	७८-५	तापक्रम
६-२२	६-७६	७-१०	२-९८	१-५३	०-१७	३१-५५	वर्षा
७२-०	७१-८	७१-८	७१-८	६९-६	६७-५	७२-८	तापक्रम
४-१३	६-००	७-११	६-६४	२-६१	०-३९	३६-८३	वर्षा
८०-९	८०-६	८०-२	७९-१	७५-३	७२-५	८०-८	तापक्रम
१-४१	२-१८	४-१२	४-०४	१-२०	०-२०	१८-३०	वर्षा

नं ३

विस्तारक्षेत्र (वर्ग मीलों में)

जानवरों का चारा	चाय	पोस्ता	तम्बाकू	नील	रुई
३७३	१९	...	२२९	४०९	२,७६५
२५	...	...	१२६	९	५,९०५
१०६	२१२	३३५	८४०	३९०	१२५
१,५४४	१३	६८९	८१	२२०	१,३०६
३,३३०	१६	१४	८४	८४	१,६३७
४०	३	...	१००	१	२४९
४३०	...	...	५०	...	६,४९५
५७	५२८	...	७	...	६
८०	...	...	१०	...	८
५,९०५	७९१	१,०३८	१,५२४	१,११३	१८,५३६

तालिका

भारतवर्ष की

	गाय बैल	भैंस भैंसा	बछड़े (पड़िया पड़वा)	भेड़
मद्रास	८२,६४,७५८	२४,०६,७८३	४३,८५,६३९	८२,३४,२६२
बम्बई	४६,२१,४१६	१०,६७,०६२	१८,५६,४८६	१६,८८,८८८
संयुक्तप्रान्त	१,८४,६६,९४५	४३,८५,७२१	९५,५४,०५४	२७,३८,०४८
पंजाब	७१,५९,५३९	२४,००,७४९	३६,८१,८९१	४०,८४,६५१
ब्रह्मा	२८,००,५७१	७,५८,४२८	१४,११,४०२	१६,००५
मध्यप्रान्त और बरार	६६,९६,८०५	१०,५६,६३४	२३,९४,२११	४,८८,४८९
आसाम	२२,४९,४०३	२२,९९,००३	१५,०८,३८९	१२,९०९
उत्तरी-पश्चिमी सीमाप्रान्त	६,३०,६६९	१,३३,४३३	२,२९,०१८	४,३३,७७१
अजमेर-मेवाड़	१,५८,४९८	२८,३९८	४१,६३८	२,०७,०९६
कुर्ग	६१,३०३	१९,६२१	१९,०६६	६२९
देशी राज्य	५६,८१,६३४	१२,४८,६३३	२४,१६,१६९	......

नं० ४

पशु-सम्पत्ति

बकरी	घोड़े टट्टू	गदहे खच्चर	ऊँट	हल	गाड़ी
५१,८१,६३९	४०,२३६	२१८ ग० १,१६,८६७ ख०		११,२७,४६,७०१	५,२४ ०४१
२७,८०,७६८	१,६४,२३७	६८६ ग० १,३४,२५६ ख०	१,०३,०६७	११,६७,७२४	५,१०,६०३
८७,८७,५५३	५,८१,६७५	१५,६५६ ग० २,६३,७५६ ख०	२२०,५६३	५१,८७४६५	७,४६,२६
५४,७१,६६२	२,८७,२२४	२५,४१६ ग० ५,०५,६६१ ख०	२,३६,७६६	२०,७३,१६५	२,६१ ५५६
१,१२,१७६	४६,५६८	१,१६४ ग० ६ ख०		१४,३२,६३३	५,११,३३०
१४,५५,६०३	१,१३,३८६	६३८ ग० ३१,७२६ ख०	५२१	१२,१५,५५५	१७८२६
४,२८,६४७	१०,२००	८ ग० ३१ ख०	...	८,८१,४१३	१२,१६८
४,३४,४८८	२४,४६२	६,५७६ ग० ८५,१७० ख०	१६,२६२	१,८४,६४४	४,५६७
२५,५६०	२,१२७	४,५६५ ग० ४ ख०	१,१४२	३५,६६६	१०,०६४
१,७५५	४०१	२७० ख०	...	२६,६७६	७१५
६४,५४,६३५	६२,३६७	१,२१,८३५	४३,०६१	१३,२७,१८७	३२१,६४१

———

तालिका नं० ५

भारतवर्ष के प्रसिद्ध स्थानों की दूरी (मीलों में)

समुद्री मार्ग से दूरी

बम्बई—अदन	१६५०	कलकत्ता—एडेलेड	५७३९
,,—बन्दर अब्बास	९७०	,, —अदन	३३५३
,,—बसरा	१५९७	,, —बसरा	३५८४
,,—कलकत्ता	२१०६	,, —बम्बई	२१०६
,,—कोलम्बो	८०३	,, —कोलम्बो	१२३१
,,—डरबन	३८२१	,, —डरबन	४७६१
,,—कराची	४८०	,, —कराची	२५६६
,,—लगडन	६२६०	,, —लगडन	७९५४
,,—मार्सैल्स	४५५३	,, —मार्सैल्स	६२४७
,,—प्लीमथ	६०००	,, —प्लीमथ	७७००
,,—पोर्टसईद	३०४७	,, —पोर्टसईद	४७४१
,,—सिंगापूर	२४५०	,, —सिंगापूर	१६३०
,,—रंगून	२१०७	,, —रंगून	७३७
,,—हांगकांग	३९१०	,, —हांगकांग	४३५३
,,—शंघाई	३८४१	,, —शंघाई	५२२६
,,—सिडनी	६४३१	,, —सिडनी	५८४०
,,—जैंजीवार	२५०९		
,,—एडेलेड	५३५४		

तालिका नं० ९

रेल-मार्ग से दूरी

कलकत्ता—शिमला—	११२६ (ई०)	बम्बई—लखनऊ	८८५
	१०८९ (ओ०)	,, —सिकंदराबाद	४९७
,, —दिल्ली	९०३	,, —मद्रास	७९४
,, —बम्बई	१३४७ (ई०)	,, —बङ्गलोर	७४४ पू० लो०
	१२२३ (बी०)	,,	६९२ वा०
,, —लाहौर	१२१३ ई०)	दिल्ली—शिमला	२२३
	११७६ (ओ०)	,, —लखनऊ	३१५
,, —पेशावर	१५०१ (ई०)	दिल्ली—आगरा	१२२
	१४६३ (बी०)	,, —कानपुर	२७०
बम्बई—शिमला	११८९ (जी०)	,, —मद्रास	१५६९
	१०९८ (बी०)	,, —कोलम्बो	२२२३
,, —कराची	९९२	,, —कराची	७८१ (बी०)
,, —क्वेटा	१३०७		९०७ (ना०)
,, —दिल्ली	९५७ (जी०)	,, —क्वेटा	८५२
	८६५ (बी०)	,, —लाहौर	३१०
,, —लाहौर	१२५४ (जी०)		
	१११६ (बी०)		
,, —रावलपिंडी	१४३४ (जी०)	दिल्ली—रावलपिण्डी	४७७
	१३४२ (बी०)	,, —पेशावर	५८५
,, —पेशावर	१५४२ (जी०)	रंगून—मांडले	३८६
	१४५० (बी०)	,, —मिचीना	७२५

ई०=ईस्ट इण्डियन, बी०=बी० बी० एंड सी० आई०, जी०=जी० आई० पी०, ओ०=अवध रुहेलखंड, ना०=नार्थ वेस्टर्न, पू०=पूना लोंडा होकर, वा०=वादी रायचूर होकर।

तालिका

भारतवर्ष की प्रसिद्ध

(सिर्फ़ ४० लाख रुपये से अधिक ख़र्च वाले शामिल किये गये हैं)

नहरों के नाम	प्रान्त	मुख्य नहरें और शाखायें मील
आगरा की नहर	संयुक्त प्रान्त	१००
बेतवा की नहर	,,	१६८
कावेरी डेल्टा-प्रणाली	मद्रास	१,५०७
धसान नहर	संयुक्त प्रान्त	१०७
पूर्वी यमुना नहर	,,	१२६
पूर्वी नारा के काम	बम्बई (सिंध)	६३१
गंगा की नहर	संयुक्त प्रान्त	५६८
घाघरा की नहर	,,	६८
गोदावरी की नहर	बम्बई	११६
गोदावरी डेल्टा-प्रणाली	मद्रास	५११
जमराव की नहर	बम्बई (सिंध)	१७६
केन--- नहर	संयुक्त प्रान्त	८६
कृष्णा की डेल्टा-प्रणाली	मद्रास	३४६
करनाल कडापा की नहर	,,	४१४
चनाब की नीची नहर	पंजाब	४२७
गंगा की नीची नहर	संयुक्त प्रान्त	६६२
झेलम की नीची नहर	पंजाब	१८६
स्वात नदी की नीची नहर	उ० प० सीमाप्रान्त	२२
महानदी की नहर	मध्य प्रान्त	१७५
मॉडले की नहर	ब्रह्मा	४०
मिदनापुर की नहर	बंगाल	७०

नं० ७

सिंचाई की नहरें

उपशाखायें और बम्बे	लगी हुई पूँजी	आमदनी
मील	रु०	रु०
९०२	१,२२,८५,९१८	८,८८,४६०
५६८	८३,६१,६१८	४,०६,६१२
१,९७१	४५,५२,०६७	११,१४,७४८
१८९	५०,८७,३१७	१,५२,६३९
७९५	५२,८७,८८५	२१,८९,३६६
	७३,५१,४३९	३,६७,२२७
३,२९९	३,९७,८३,११३	६२,८८,३७०
११३	४०,८१,८१९	६०,८१५
५८	१,०१,६०,६७०	३,८१,५६३
१,९९४	१,५६,४८,१७९	४०,१२,१४४
४९३	०,४४,७९२	३,९४,६३९
२५८	६०,०६,०१८	२,४४,१३३
२,१८६	१,६६,७१,७७५	३७,२८,०१९
२८९	२,३३,६६,४८४	३,५७,७०६
२,२४२	३०,६४,७८४	१,६९,३२,८२९
३,१३४	४,१७,५०,८५५	४३,५९,९३८
९९२	१,७३,३०,४७६	४३,८२,६४६
१४७	४२,९२,८३९	५,६९,०३३
४६९	१,००,२१,२८६	५३,८१४
१२२	५७,१४,३८१	३,४४,०९३

नहरों के नाम	प्रान्त	मुख्य नहरें और शाखायें
मान की नहर	ब्रह्मा	५४
मूथा की नहरें	बम्बई दक्षिण और गुजरात	६८
नीरा की नहर	,, ,, ,, ,,	१०७
नीरा के दाहिने किनारे की नहर	,, ,, ,, ,,	—
उड़ीसा का बाँध	बिहार और उड़ीसा	३२७
पिनर नदी की नहरें	मद्रास	३०
पेरियर नहर	,,	१४५
परवरा की नहरें	बम्बई दक्षिण और गुजरात	३३
उशीकुल्य नहर	मद्रास	८०
श्वेबो की नहर	ब्रह्मा	७६
सरहिन्द की नहर	पञ्जाब	३१८
सोन नहर	बिहार और उड़ीसा	३५७
तेंदुला की नहर	मध्य प्रान्त	६८
त्रिवेनी की नहर	बिहार और उड़ीसा	६१
ट्रिपिल—नहरें	पञ्जाब	४३३
ऊपरी बड़ी द्राब नहर	,,	३२४
,, स्वात की नहर	उत्तरी प० सीमाप्रान्त	१४५
वानगंगा की नहर	मध्य प्रान्त	२८
पश्चिमी यमुना की नहर सिरसा की शाख को लेते हुए	पञ्जाब	२६४
यू की नहर	ब्रह्मा	५३

उपशाखायें और बम्बे मील	लगी हुई पूंजी रू०	आमदनी रू०
२५५	८४,६६,४६०	२,३६,१३६
११४	५६,७७,८१५	३,०५,१३८
८४	६५,००,६,५३	३,५३,०६६
१३६	६५,६३,३१७	६,४६,६०७
—	१,६७,२३,४३६	—
१,२६४	२,७०,८०,७२३	६,१५,७५६
४७७	६७,३३,१४३	५,८५,८५३
१०६	१,०६,७८,५७६	८,०२,८८८
१३	१,०५,०४,३६६	१४,७६४
१५१	५१,२०,८७५	१,८६,७६४
२६३	६१,१३,५४६	६,५६,२५१
१,६१३	२,५८,२६,७००	४७,६६,४७५
१,२३५	२,६८,८८,२५७	२१,३६,३७१
२६२	६६,६६,६१६	३,५६१
१७३	८०,४८,६१८	२,४५,६१३
३,००६	१०,२४,६६,४५५	६३,६७,४२१
१,५६१	२,२४,५३,५६४	५६,४८,२७४
३०६	२,१५,७०,३३२	४,७१,५२६
२२३	४५,८५,७३४	३०,०४२
१,७३४	१,७६,०४,४३३	३७,६४,२११
२००	५०,६७,६२६	६६,३६१

———

तालिका नं० ८

संगठित कारबार

सारे भारतवर्ष के कारबार में लगे हुए मनुष्यों की संख्या

	१६२१
चाय का काम	७,४७,०००
रूई कातने और बुनने की मिलें	३,५०,०००
पाट (जूट) की मिलों में	२,८७,०००
कोयले की खानों में	१,८१,०००
रेलवे के कारखाने	१,१२,०००
रूई का धुनना और दबाना	८३,०००
धातु और इञ्जीनियरिङ्ग के काम	८२,०००
ईंट और खपड़ों के कारखाने	७५,०००
आटा और चावल की मिलें	४६,०००
छापाखाने	४६,०००
काफ़ी के पौधों के लगाने का काम	४०,०००
लोहे और फ़ौलाद के कारखाने	३६०००
पेट्रोल साफ़ करने के कारखाने	३३,०००
पत्थर और संगमरमर की खानें	२५,०००
चीनी के कारखाने	२२,००१
सोने की खानें	२०,०००
डाक और बन्दरगाह के काम	२१,०००
लकड़ी चीरने की मिलें	२०,०००

	१९२१
अफ़ीम, तम्बाकू और मसाले के कारख़ाने	२०,०००
लोहे की खानें	१८,०००
चूने के भट्ठे	१८,०००
अभ्रक के कारख़ाने	१८,०००
चुम्बक की खानें	१७,०००
रबर के काम	१७,०००
तेल की मिलों में	१६,०००
पीतल, टीन और ताँबे के कारख़ाने	१४,०००
नमक	१३,०००
हर्रा और लाख के कारख़ाने	१३,०००
गैस और बिजली के कारख़ाने	११,०००
पटसन के कारख़ाने	११,०००
चमड़े के कारख़ाने	११,०००
मोटरकार के कारख़ाने	११,०००

तालिका

भारतीय सरकार का

आय	रुपये
चुङ्गी (आयात-निर्यात कर)	५०,२२,००,०००
इनकमटैक्स	१७,००,००,०००
नमक	७,००,००,०००
अफ़ीम	५,००,००,०००
विविध कर	२,२०,००,०००
रेल	३६,००,००,०००
सिंचाई	१२,००,०००
डाक और तार	६०,००,०००
सूद	३,००,००,०००
सरकारी प्रबन्ध	१,०१,००,०००
टकसाल और नोट	४,१५,००,०००
विनिमय (इक्सचेंज)	२०,००,०००
सिविल कारबार	१६,००,०००
विविध आय	८०,००,०००
फ़ौज और छावनी आदि	३,००,००,०००
असाधारण	८०,००,०००
देशी राज्यों से कर	८०,००,०००
बन	२,१६,००,०००
कृषि	३३,००,००,०००

नं० ६

वार्षिक आय-व्यय

व्यय	रुपये
फ़ौज	६२,००,००,०००
सरकारी प्रबन्ध आदि	१२,००,००,०००
सरकारी काम	२,००,००,०००
क़र्ज़ का सूद आदि	१६,००,००,०००
रेल	३३,००,००,०००
आबपाशी	२०,००,०००
नमक आदि	७,००,००००
टकसाल और नोट	७०,००,०००
डाक और तार	१५,००,०००
कर	४,२५,००,०००
विविध	४,१५००,०००
असाधारण	२०,००,०००
शिक्षा	१०,००,००,०००
अस्पताल आदि	५,००,००,०००
कचहरी, पुलिस, जेल	१८,००,००,०००

उक्त संख्या स्थिर नहीं है। प्रति वर्ष उसमें कुछ घटी-बढ़ी होती है।

प्रश्नमाला

पृष्ठ १—५०

१—भारतवर्ष का एक नक़शा खींचो और उसमें स्थल-सीमा बनाने वाले सभी देशों के नाम लिखो। पैमाने से नाप कर यह भी बतलाओ कि प्रत्येक देश कितनी दूर (मीलों में) तक भारतवर्ष के साथ सीमा बनाता है ?

२—उन सब प्रान्तों और प्रधान शहरों और नदियों के नाम लिखो जो कर्क रेखा के उत्तर में स्थित हैं। कर्क रेखा हिन्दुस्तान के किन किन पर्वतों और नदियों को काटती है ?

३—जल, स्थल और हवाई मार्गों को ध्यान में रख कर भारतवर्ष और इङ्गलैंड की भौगोलिक स्थिति की तुलना करो।

४—भारतवर्ष के मुख्य प्राकृतिक विभाग क्या हैं ? प्रत्येक की विशेषता का संक्षिप्त वर्णन करो।

५—भावर, तराई, कछार और दून से क्या अर्थ समझते हो ?

६—हिमालय के दर्रों ने भारतवर्ष के इतिहास पर क्या प्रभाव डाला है ?

७—नीचे दिये हुए चित्र की सहायता से कुमारी अन्तरीप से नंगा-पर्वत तक एक कल्पित यात्रा का वर्णन लिखो।

कुमारी अन्त० से नगा पर्वत तक स्थल विभाग (सेकशन)

१४१—कुमारी अन्तरीप में नंगा पर्वत तक स्थल-विभाग

८—हिमालय प्रदेश की नदियों से दक्षिण भारत की नदियों तुलना करो।

९—भारतवर्ष में खनिज-सम्पत्ति की बहुतायत होने का कारण क्या है ?

१०—ताजमहल और दक्षिण भारत के प्रसिद्ध मन्दिरों के बनाने में भौगोलिक परिस्थिति से किस प्रकार की सुविधा मिली है ?

११—कोयला और पेट्रोलियम किस देश में अधिक पाया जाता है और क्यों ?

१२—भारतवर्ष के किन भागों में सब से अधिक उपजाऊ धरती मिलती है, वह किस प्रकार बनी है ?

पृष्ठ ५०—१००

१३—भारतवर्ष में कई प्रकार की जलवायु क्यों है ? सब से अधिक खुश्क और सब से अधिक नम भागों को एक नक़शे में अंकित करो।

१४—दक्षिणी-पश्चिमी मानसून से किन-किन भागों में प्रबल वर्षा

होती है। किन किन भागों में दूसरी मानसून से वर्षा होती है और क्यों ?

१५—गरमी की मानसून किन भागों में सब से अधिक देर से पहुँचती है ? यहाँ की वर्षा पर इसका क्या फल होता है ?

१६—भारतवर्ष के भिन्न भिन्न भागों में सिंचाई के क्या साधन हैं ?

१७—पंजाब में सिंचाई की नहरों को उतनी सफलता क्यों मिलती है ?

१८—पेरियर और स्वात नहरों के बनाने में बहुत ही अधिक कठिनाइयाँ क्यों हुईं ?

१९—भारतवर्ष का एक नक़शा खींचो, उसमें भिन्न भिन्न प्रकार की वनस्पति को अंकित करो।

२०—एक ही अक्षांस में पर्वतीय वनस्पति और मैदान की वनस्पति में क्या भेद है ? इस भेद का क्या कारण है ?

२१—धान, गेहूँ और तम्बाकू को ज़मीन और जलवायु सम्बन्धी किन-किन सुविधाओं की आवश्यकता होती है ?

२२—चाय, जूट, नारियल, अफ़ीम और मसाले हिन्दुस्तान के किन भागों में पैदा होते हैं और क्यों ?

पृष्ठ १०१—२००

२३—भारतवर्ष के फ़ौलाद और रुई के कारखानों पर एक संक्षिप्त लेख लिखो।

२४—कौन कौन से छोटे छोटे कारखाने आज कल भारतवर्ष में बढ़ रहे हैं ?

२५—भाषाओं के अनुसार भारतवर्ष किन किन प्रान्तों में विभाजित किया जा सकता है ? भाषा सम्बन्धी प्रत्येक प्रान्त का संक्षिप्त वर्णन करो।

२६—दक्षिणी-भारतवर्ष के प्राकृतिक प्रदेश क्या हैं ?

२७—बिलोचिस्तान की कम आबादी होने का कारण क्या है ?

२८—बोलन और ख़ैबर दर्रों की तुलना करो।

२९—ख़ैबर रेलवे का विस्तृत वर्णन करो।

३०—कम आबाद होने पर भी सीमा प्रान्त भारतवर्ष के इतिहास में भारी महत्व क्यों रखता है ?

३१—सिन्ध और ब्रह्मपुत्र नदियों के बीच में जो पर्वतीय राज्य और ज़िले स्थित हैं उनका क्रमशः नाम लिखो।

३२—काश्मीर के भूदृश्य, प्राकृतिक सम्पत्ति, मार्ग और उपज को ध्यान में रख कर एक लेख लिखो।

३३—नैपाल का एक नक़शा खींचो और उसमें प्रसिद्ध नगर, नदियों और पर्वतों को अंकित करो।

३४—प्रयाग से काठमांडू पहुँचने के लिए सर्वोत्तम मार्ग क्या है ?

३५—शिकम और भूटान की तुलना करो।

३६—ब्रह्मपुत्र की घाटी की जलवायु और उपज का वर्णन करो।

३७—आसाम-बंगाल-रेलवे का महत्व क्या है ?

३८—चेरापूंजी में संसार भर में सब से अधिक वर्षा क्यों होती है ?

पृष्ठ २००—३२०

३९—बंगाल प्रान्त के प्राकृतिक प्रदेशों का संक्षिप्त वर्णन लिखो।

४०—यदि हम हुगली से हिमालय तक सीधे मार्ग द्वारा यात्रा करें तो हमको किस प्रकार की उपज और भू-रचना देखने को मिलेगी ?

४१—जूट के कारबार का विस्तार-पूर्वक वर्णन करो।

४२—कलकत्ते की उत्पत्ति और वृद्धि इतनी शीघ्रता के साथ किन कारणों से हुई है ?

४३—बिहार-प्रान्त और संयुक्त प्रान्त की जलवायु और उपज में क्या अन्तर है ?

४४—बिहार प्रान्त की खनिज सम्पत्ति किस प्रदेश में स्थित है ?

४५—टाटानगर या जमशेदपुर का विस्तृत वर्णन करो।

४६—पटना प्राचीन समय से अब तक क्यों प्रसिद्ध रहा है?

४७—उड़ीसा की प्राकृतिक सीमाएँ क्या हैं?

४८—इस प्रान्त के प्रधान नगर कौन कौन हैं और वे क्यों प्रसिद्ध हैं?

४९—संयुक्त प्रान्त में प्रधान प्राकृतिक विभाग कौन कौन से हैं?

५०—इस प्रान्त के पश्चिमी भागों में सिंचाई की क्यों ज़रूरत पड़ती है?

५१—संयुक्त प्रान्त का कौन सा भाग पठार-प्रदेश में स्थित है?

५२—इस प्रान्त के उन ज़िलों को एक नक़शे में अंकित करो जो शक्कर, ऊनी सामान, क़लई के बरतन, रेशम और अफ़ीम के कारबार के लिए प्रसिद्ध हैं।

५३—संयुक्त प्रान्त की रेलों का विवरण एक नक़शे के साथ लिखो।

५४—क्या कारण है कि पंजाब की रेलें नदियों के समीप बनी हैं?

५५—व्यापारिक महत्व की दृष्टि से सिन्ध और गंगा के मैदानों का मुक़ाबिला करो।

५६—बम्बई प्रान्त में कौन से प्राकृतिक प्रदेश शामिल हैं?

५७—सिन्ध का भौगोलिक सम्बन्ध किस प्रान्त के साथ है?

५८—नई नहरों के खुल जाने से सिन्ध प्रान्त पर क्या असर पड़ेगा?

५९—गुजरात की उपज क्या है?

६०—पश्चिमी तटीय प्रदेश और पठार प्रदेश की उपज, जलवायु और आबादी का संक्षिप्त वर्णन करो।

६१—बंबई, अहमदाबाद और शोलापुर में पुतलीघरों की भरमार क्यों है?

६२—हैदराबाद राज्य की प्राकृतिक सम्पत्ति क्या है? यहाँ के निवासियों का संक्षिप्त वर्णन करो।

६३—मैसूर में सिंचाई और बिजली पैदा करने की क्या क्या सुविधाएँ हैं ?

६४—सोने की खानों का संक्षिप्त वर्णन करो।

६५—मध्यप्रान्त का एक नक़शा खींचो और उसमें हिन्दी और मराठी भाषा के प्रदेशों को भिन्न भिन्न रंगों से अंकित करो।

६६—मध्यभारत के प्रधान राज्य कौन हैं ?

६७—ग्वालियर राज्य की उपज, कारबार और भागों के बारे में एक संक्षिप्त लेख लिखो।

६८—राजस्थान की सीमाएँ बतलाओ। इस प्रदेश में अजमेर की स्थिति का महत्व क्या है ? नक़शे के साथ उत्तर लिखो।

६९—ब्रह्मा के प्रान्त से यदि इरावदी को अलग कर दें तो इस प्रान्त पर क्या प्रभाव पड़ेगा ?

७०—इस प्रान्त के प्रधान निर्यात क्या हैं ? उनकी उत्पत्ति के प्रदेश कहाँ पर स्थित हैं ?

७१—अंडमान और निकोबार द्वीप किस निमग्न पर्वत श्रेणी के अंग हैं ? उनकी जलवायु भारत के किस प्रदेश से मिलती है ? पहले ये द्वीप किस काम आते थे ?

७२—लंकाद्वीप भारत के किस प्रान्त का भौगोलिक अंग है।

७३—इस द्वीप के प्राकृतिक प्रदेश कौन कौन हैं और उनकी प्रधान सम्पत्ति क्या है ?

पृष्ठ ३२०—३६०

७४—ग्रांडट्रंक रोड से यात्रा करने वाले यात्री को अक्टूबर मास में आरम्भ से अन्त तक किस प्रकार की उपज और दृश्य देखने को मिलेगा ?

७५—भारतवर्ष के किस भाग में तार और टेलीफ़ोन की अधिकता है और क्यों ?

७६—नाव चलने योग्य नदियों और नहरों पर एक छोटा सा लेख लिखो और एक नक़शे में उन्हें अङ्कित करो।

७७—भारतवर्ष में जल-शक्ति का सब से अधिक विकास किस प्रान्त में हुआ है और क्यों?

७८—भविष्य में जल-शक्ति के बढ़ने की क्या सम्भावना है?

७९—भारतवर्ष की सब से धनी रेलवे लाइन कौन सी है?

८०—जी० आई० पी० रेलवे की मालगाड़ियों में प्रायः क्या क्या सामान लदा रहता है?

८१—नार्थ वेस्टर्न रेलवे को आरम्भ में और सब लाइनों से अधिक घाटा क्यों रहा? यह घाटा किन कारणों से कम हो रहा है?

८२—भारतवर्ष के किस प्रान्त में रेलवे बढ़ाने की विशेष सुविधा है, किस में कम और क्यों?

८३—भारतवर्ष में हवाई जहाज़ को जलवायु, भू-रचना और स्थिति के अनुसार विशेष सुविधाएं क्या हैं?

८४—हवाई जहाज़ों के बढ़ने से रेलों की आमदनी पर क्या प्रभाव पड़ेगा?

८५—यदि हम दिल्ली से हवाई जहाज़ द्वारा बुधवार को सवेरे ७ बजे प्रस्थान करें तो नेपिल्स में कब पहुँचेंगे?

८६—भारतवर्ष के मुख्य निर्यात क्या हैं, उनका कारण क्या है?

८७—यदि हम शक्कर, मोटर, दियासलाई, रेशमी सामान अधिक मात्रा में मंगावें तो कहाँ से मँगाना उचित होगा और क्यों?

८८—भारतवर्ष के प्रधान निर्यात क्या हैं? उनके ख़रीदार कौन कौन से देश हैं?

८९—भारतवर्ष के सभी बन्दरगाहों के आयात प्रायः एक होने पर भी उनके निर्यात भिन्न क्यों हैं?

९०—भारतवर्ष के तटीय व्यापार के बढ़ने में क्या बाधाएँ हैं?

६१—समुद्री व्यापार के मुक़ाबिले में भारतवर्ष का सीमाप्रान्तीय (स्थल) व्यापार इतना कम क्यों होता है ?

६२—भारतवर्ष का सब से अधिक व्यापार किस देश के साथ होता है ? भविष्य में इसकी सम्भावना क्या है ?

६३—लंका का व्यापार किन किन चीजों में होता है। निर्यात का मूल्य अधिक होने पर लंका में सोना या सिक्का क्यों नहीं आता है ?

६४—तालिका नम्बर १ को देख कर अनुमान करो कि इतने देशों में प्रवासी भारतीय किस स्थिति में हैं ?

६५—तालिका नम्बर २ के एक तटीय और एक पर्वतीय स्थान के तापक्रम और वर्षा का ग्राफ़ बनाओ।

६६—प्रत्येक उपज के विस्तार-क्षेत्र के १०,००० वर्गमील के लिए १ इंच का पैमाना मान कर बड़ी बड़ी पांच फ़सलों का ग्राफ़ बनाओ।

६७—हमारे देश में किन पालतू जानवरों की अधिकता है और क्यों ?

६८—बम्बई से पेशावर तक रेल-मार्ग और सीधी रेखा की दूरी में क्या अन्तर है ? इस अन्तर का कारण क्या है ?

६९—किस प्रान्त में नहरों की अधिकता है ? ७ वीं तालिका से एक तुलनात्मक ग्राफ़ बनाओ।

१००—खेती को छोड़ कर भारतवर्ष के सब से अधिक मनुष्य किस कारबार में लगे हुए हैं ?

सामने लिखे हुए अध्यायों में प्रत्येक प्रश्न का विस्तृत उत्तर मिलेगा

A. 13—GEOG II.

HIGH SCHOOL EXAMINATION 1939

Geography—SECOND PAPER

India and its World relations

Time—Three hours

Condidates must answer Question 1 and **five** *others. Credit will be given for sketch maps and diagrams. All names in the maps should be printed distinctly in ink.*

[अध्याय १,२,३,५,१६

1. Draw a map of India including Burma and Ceylon large enough fairly to fill a sheet of your answer-book, and— 10

(*a*) show the principal mountains and passes of the north-western frontier and the Western Ghats with their main gaps ;

(*b*) indicate by shading the areas having over 75 inches mean annual rainfall ;

(*c*) show the chief irrigation canals of the United Provinces;

(*d*) show the shortest railway route from Calcutta to Lahore, and mark the chief stations;

(*e*) mark and name Poona, Rawalpindi, Darjeeling, Jaipur, Moulmein.

[अध्याय ८,६

2. Bring out clearly the geographical factors responsible for the developement of the following, with special reference to India :— 8

(*a*) Jute-manufacture, (*b*) Sugar-making, (*c*) Rice-growing, (*d*) Tea-planting.

[अध्याय १७,२१

3. Give geographical reasons for the following:— 8

(*a*) Bengal has very dense population while Sind is thinly populated.

(*b*) The interior of the Deccan is dry.

(*c*) There is a net-work of railways in the Gangetic valley.

[तालिका २

4. The following figures illustrate the climatic conditions which obtain at three Indian towns. Identify each town, or state its region, and give reasons for your choice :— 8

Towns.	Elevation in feet.	Mean January Temperature.	Mean July Temperature.	Mean annual rainfall in inches.
A	309	59·5	84·5	39·52 (chiefly in summer).
B	31	75·5	85·6	51·23 (chiefly in winter).
C	7,224	38·8	64·3	67·97 (chiefly in summer).

[अध्याय ३४

5. Name four important articles exported from India. Give the chief areas of their production, the countries to which they are sent, and the ports of export. 8

[अध्याय १,२,८

6. An airman flies from Peshawar to Madras in the month of September. Describe the physical features, climate, agricultural products, of the various parts of India the airman would fly over. 8

[अध्याय २१

7. Write a geographical account of the Bombay Presidency. 8

[अध्याय १३,१८,१६,२०,२७

8. Account for the growth and importance of *any four* of the following towns: Peshawar, Delhi, Rangoon, Allahabad, Patna. 8

SOME REFERENCE BOOKS

A Hand book of the Meteorology of India *by* Sir John Eliot.

Geology of India *by* Oldham, 2 vols.

Geology of India *by* Wadia.

Across the Border or Pathan and Baloch *by* S. E. Oliver.

Our Scientific Frontier *by* W . P. Andrew.

Midst Himalian Mists *by* R. J. Minney.

The Tourist's Guide to Kashmir, Ladakh, Sakardo, etc.,

India and Tibet *by* Sir Francis Younghusband.

The Heart of a Continent *by* Sir Francis Younghusband.

Twenty years in the Himalayas *by* Bruce.

Over Land to India *by* Sven Hedin.

Assault on Mount Everest.

The Trade of the Indian Ocean *by* V. Anstey.

The Economic Development of India *by* V. Anstey.

Handbook of Commercial Information for India *by* C. W. E. Cotton.

Irrigation in India *by* D. G. Harris.

Imperial Gazetter of India, Vols. I, III and IV. Indian Gazetter, Vol. XXVI.

Indian Year Book.

Trade Tarrif and Transport in India *by* K. T. Shah.

The Indian Empire Part IV *by* Dudley Stamp.

Asia *by* Dudley Stamp.

ASIA *by* Kean

ASIA IN THE "OXFORD SURVEY CF THE BRITISH EMPIRE SERIES" *by* Herbertson.

ECONOMIC AND COMMERCIAL GEOGRAPHY OF INDIA *by* B. B. Mukerji.

CLIMATE AND WEATHER OF INDIA *by* Blanford.

A REGIONAL GEOGRAPHY OF THE INDIAN EMPIRE *by* David Frew.

INDIA, BURMA AND CEYLON *by* Blanford.

A NEW GEOGRAPHY OF INDIAN EMPIRE AND CEYLON *by* Morrison.

A JUNIOR GEOGRAPHY OF INDIA, BURMA AND CEYLON *by* Morrison.

THE WORLD *by* O. J. R. Howarth.

A PROGRESSIVE GEOGRAPHY *by* C. B. Thurston.

AN INTRODUCTION TO MILITARY GEOGRAPHY *by* J. F. Lee.

INDIA, WORLD AND EMPIRE *by* H. Pickles.

INDIAN BORDER LAND *by* Sir T. H. Holdich.

GATES OF INDIA *by* Sir T. H. Holdich.

INDIA IN "THE REGIONS OF THE WORLD SERIES" *by* Sir T. H. Holdich.

A HANDBOOK OF CEYLON FOR THE RESIDENT AND THE TRAVELLER.

REPORTS—ADMINISTRATION, CROP, WEATHER, ETC.

MAGAZINES—GEOGRAPHY, NATIONAL GEOGRAPHIC, AMERICAN GEOGRAPHICAL REVIEW, JOURNAL OF ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY, ASIA, ETC.

परिशिष्ट

संयुक्तप्रान्त के उद्योग-धन्धे

हमारा प्रान्त कृषि-प्रधान है। इसी से हमारे प्रान्त की कांग्रेस-सरकार ने किसानों की दशा सुधारने की ओर पूरा ध्यान दिया है। किसानों को अच्छे बीज देने के लिये जगह जगह पर प्रबन्ध किया गया है। कई जगह (बुलन्दशहर, नैनी, शाहजहांपुर आदि में) माडल फार्म खुले हुये हैं। फिर भी हमारे प्रान्त की खेती में बहुत सुधार की आवश्यकता है। प्रान्त की जनसंख्या धीरे धीरे बढ़ रही है। यदि इसी अनुपात से हमारे खेतों की उपज न बढ़ी तो यहां के लोगों को भयानक स्थिति का सामना करना पड़ेगा। खेतों की उपज बढ़ाने के साथ साथ इस प्रान्त में कला-कौशल बढ़ाने की भी बड़ी आवश्यकता है। इस से बहुत से कारीगरों को काम मिल सकेगा और बहुत सा रुपया जो इस समय विदेश चला जाता है यहीं ठहरेगा। इससे प्रान्त की सम्पत्ति बढ़ेगी।

बड़े पैमाने के कारखाने हमारे प्रान्त में बहुत कम हैं। कारखानों के लिये प्रान्त के मैदानी भाग के प्रायः मध्य में कानपुर नगर की स्थिति गङ्गा-तट पर बहुत ही अनुकूल है। यहां रेल-मार्ग से मशीनें और बाहर (बङ्गाल) से कोयला आ जाता है। चमड़े के कारखानों के लिये दक्षिणी पठारी भाग (बांदा, हमीरपुर, झांसी) और पश्चिमी भाग से चमड़ा आ जाता है। ऊनी कारखानों के लिये पहाड़ी भाग से ऊन आती है। सूती कारखानों के लिये कपास भी पड़ोस में मिल जाती है। शक्कर के कारखानों के लिये गन्ना पड़ोस में उगता है। गुड़ उत्तरी ज़िलों से आती है।

कागज़ का कारखाना लखनऊ में है। यहाँ उत्तर के तराई प्रदेश से घास आती है। गोमती का पानी इस काम के लिये बड़ा उपयोगी होता है।

अफीम का सरकारी कारखाना ग़ाज़ीपुर में है। सारे संयुक्त प्रान्त की अफीम और पोस्त की पत्तियां यहां आती हैं। अन्दर की गोदामों में

२५,००० मन अफीम की पत्तियां और २४ लाख अफीम के सकोरे आ सकते हैं। सब से भीतर के भाग में अफीम के १० हजार घड़े रक्खे जा सकते हैं। यहां सब अफीम जांची जाती है और उसकी टिकियों पर मुहर लगाई जाती है।

उझानी (बदायूं), हरदोई और हाथरस में सूती कपड़ा बुनने और कपास ओटने के कारखाने हैं। पश्चिमी भाग, रुहेलखंड और अवध के उत्तरी भाग में मैदान की जमीन और जलवायु गन्ने की उपज के लिये बड़ी अच्छी है। बहुत से स्थानों में गन्ना पेरने और गुड़ बनाने का काम पुराने खंडसारी ढंग से होता है। इसको उन्नत करने के लिये मुरादाबाद के बिलारी नगर में प्रयोग हो रहा है। मेरठ, मुज़फ़्फ़रनगर, पीलीभीत, खीरी, बस्ती और कानपुर में शक्कर बनाने के कारखाने हैं। नैनी और झूसी (इलाहाबाद) का कारख़ाना इस समय बन्द है।

घरेलू धन्धे संयुक्त प्रान्त के बहुत से स्थानों में होते हैं। गांवों में बनी हुई चीजों के बेचने के लिये संयुक्तप्रान्तीय सरकार ने हर ज़िले में दो स्टोर खोलने का निश्चय किया है कारीगरी की थोड़ी बहुत चीज़ें प्रायः हर ज़िले में बनती हैं। लेकिन पहाड़ो भाग में बांस की टोकरी, लकड़ी की छड़ी और डंडे बनाने की सुविधा है। यहीं शहद, मोम, राल, आदि इकट्ठा करने की सुविधा है। देहरादून के फारेस्ट कालेज में बन-सम्बन्धी सभी चीजों का एक अजायब घर है। पहाड़ी भाग में अच्छी ऊन मिलने से ऊनी कपड़े और कम्बल भी बुने जाते हैं। पठारी भाग की भेड़ों की ऊन कुछ मोटी होती है। इसी से यहां के कम्बल कुछ मोटे होते हैं। बांदा के पड़ोस में केन नदी की तली में कुछ ऐसे पत्थर मिलते हैं जिनके भीतर पत्ते और पानी के निशान रहते हैं। इनको काट कर बढ़िया बटन और दूसरी चीजें बनाई जाती हैं। पठारी प्रदेश में ही मकान बनाने का पत्थर निकालने, पत्थर की गिट्टी तोड़ने और चक्की, कूंड़ी, प्याले आदि बनाने का काम होता है। आगरे में राजपूताना का अच्छा पत्थर आ जाता है। इससे खिलौने (ताजमहल के नमूने)

केलेंडर आदि बनाते हैं। कांच का काम कई स्थानों में होता है। बहजोई (मुरादाबाद) में लालटीन की चिमनी, गिलास आदि कई चीजें बनती हैं। फीरोज़ाबाद में कांच की चूड़ियां बनती हैं। जलेसर (एटा) की मिल में ब्लाक (बड़ा शीशा) बनता है। नैनी का (शीशे का) कारखाना इस समय बन्द है। सोरों के पास कादिर बारो गांव में कच्ची गङ्गाजली बनती हैं। चूड़ियां बनाने का काम मनिहार लोग कई स्थानों में करते हैं।

पश्चिम के जिन ज़िलों में लोनी मिट्टी मिलती है वहां लोनिया लोग इसे इकट्ठा कर के शोरा बनाते हैं। जुलाहे लोग जगह जगह पर गाढ़ा (गज़ी या मोटा कपड़ा) बुनते हैं। लेकिन सूत कातने की प्रथा प्रायः उठ जाने से जुलाहे लोग प्रायः बाहर का सूत मोल ले लेते हैं। मेरठ, हापुड़, अकबरपुर में अखिल भारतवर्षीय चर्खा-संघ की ओर से हाथ के कते हुए सूत से खद्दर तयार किया जाता है। ठठेरे लोग कई स्थानों में पीतल और कांस के बर्तन बनाते हैं। हाथरस, मुरादाबाद, फर्रुखाबाद और मिर्जापुर में यह काम बड़े पैमाने पर होता है। मुरादाबाद में पीतल के बर्तनों पर सफेद कलई भी होती है। लोहे का थोड़ा बहुत काम प्रायः सभी गावों में होता है। गदर के पहले जब सरकार की ओर से हथियार रखने की मनाई नहीं थी, तब जगह जगह पर तलवार, बन्दूक और भाला बनाने का काम होता था। आजकल खुरपी हँसिया और हल का फाल पीटने और तेज करने का काम कई स्थानों में होता है मेरठ में कैंची, अलीगढ़ में ताले, हाथरस में चाकू-छुरे, बिलग्राम (हरदोई) में सरौते और गुप्ती बनाने का काम होता है।

मशीनों के युग के पहले अपने प्रान्त में पुस्तकें भोजपत्र (पहाड़ी पेड़ की रेशेदार छाल) और हाथ के बने हुए कागज़ पर लिखी जाती थीं। मशीन के बने हुए सस्ते कागज़ की भरमार से हाथ का बना हुआ मोटा, मज़बूत लेकिन कुछ महँगा कागज़ न टिक सका। इस समय काल्पी, मथुरा और कागजी सराय (सम्भल) में हाथ से कागज़ बनाने का कुछ काम होता है। चमड़े का काम भी संयुक्त प्रान्त के कई स्थानों

में होता है। गाय, बैल, भैंस आदि जानवर सब कहीं पाले जाते हैं। कुछ अपनी मौत मर जाते हैं, कुछ जानवर गोश्त के लिये मारे जाते हैं। उनके चमड़े से जूता, मोट (पानी खींचने का) मशक आदि कई चीज़ें बनती हैं। सहारनपुर में इसके ट्रंक, बन्दूक रखने का खोल और गोली रखने की पेटी बनाई जाती है। आगरे (दयालबाग) में जूते अच्छे बनते हैं। मिर्ज़ापुर में ऊँट के चमड़े से तेल रखने की शीशी और कुप्पियाँ बनाई जाती हैं। अपने प्रान्त की मिट्टी अच्छी है। इससे कुम्हार लोग घड़े, सुराही, प्याले और हांडी आदि बनाते हैं। बड़े बड़े शहरों और क़स्बों के पास ईंट बनाने के भट्ठे हैं। पूर्वी भाग में वर्षा की अधिकता होने से घरों की छतें ढलवां रक्खी जाती हैं। इनको छाने के लिये कई स्थानों में खपरैल बनाये जाते हैं। चुनार के पास मिट्टी इतनी अच्छी है और यहाँ के कारीगर इस प्रकार का लेप लगाते हैं कि यहां के बने हुए मिट्टी के बर्तन, घी, अचार आदि रखने के लिये बड़े अच्छे रहते हैं। उनका रंग कुछ काला होता है। लेकिन उनमें पानी नहीं भिदता है। इत्र, सुगन्धित तेल और गुलाबजल बनाने का काम कन्नौज, जौनपुर और ग़ाज़ीपुर में होता है।

थोड़ा बहुत लकड़ी का काम प्रान्त भर में होता है। लेकिन सहारनपुर, नगीना, और नजीबाबाद में लकड़ी की नक़्क़ाशी का काम बहुत अच्छा होता है। बरेली में लकड़ी इतनी अच्छी और सस्ती मिल जाती है कि यहाँ के कारीगर तांगा, कुरसी, मेज़, अलमारी और दूसरी चीज़ें बनाते हैं। यहीं दियासलाई का भी कारखाना खुला था। अमरोहा के बढ़ई बैलगाड़ियाँ बनाते हैं। इन्हें वे गढ़मुक्तेश्वर के मेले में बेचते हैं।

चिकन और गोटे का काम लखनऊ और बनारस में अच्छा होता है। बनारस, मऊआयमा (इलाहाबाद) और शाहजहाँपुर में रेशम बुनने का काम होता है। फर्रुखाबाद के साध लोग परदों पर बेल-बूटे सहित इतनी बढ़िया छपाई करते हैं कि इनके बनाये हुए परदे योरुप और अमरीका में बिकने जाते हैं।

मुज़फ्फरनगर और मेरठ ज़िले के कई गांवों में गड़रिये लोग बढ़िया कम्बल बनाते हैं। मोटे कम्बल बहुत स्थानों में बनते हैं। मिर्ज़ापुर की बनी हुई ऊनी कालीनें दूर दूर बिकने जाती हैं।

अलीगढ़ में फेल्ट की टोपियां बनाई जाती हैं। इनके लिये ऊन बाहर से आती है। रुड़की में टोप बनाये जाते हैं। इनको हलका रखने के लिये इनके भीतर ज्वार का घुआ भर दिया जाता है।

सहारनपुर और रुड़की में लोहे के तोलने के बाट और बेलेन्स और फाटक बनते हैं। पीतल की मूर्तियाँ मथुरा में अच्छी बनती हैं। लकड़ी की कंघियाँ कई जगह बनती हैं। भैंस के सींग की कंघियाँ सम्भल (मुरादाबाद) में बनती हैं। रँगाई और बुनाई का काम सिखाने के लिये कानपुर और बनारस में स्कूल हैं। जेलों में कैदियों को दरी, निवाड़, चटाई आदि बुनने का काम सिखाने का प्रबन्ध है। उनकी बनी हुई चीज़ें बड़ी अच्छी और मज़बूत रहती हैं।

हमारे प्रान्त के मैदान का पूर्वी भाग नीचा है। यह अक्सर बाढ़ से पीड़ित रहता है। पश्चिमी भाग अधिक ऊँचा और खुश्क है। इसमें सिंचाई की ज़रूरत पड़ती है। यहां सिंचाई की कई नहरें हैं। इनमें गंगा नहर से बहादुराबाद के पास बिजली तयार करने का प्रबन्ध है। यह बिजली तार द्वारा दूर दूर तक पहुँचाई जाती है। इससे पश्चिमी भागों में ट्यूब व्यल खोदने और उनसे पानी खींचने का काम लिया जाता है। और भी कई स्थानों में बिजली तयार की जाती है। यदि बिजली अधिक सस्ती हो गई तो प्रान्त में कई प्रकार के कारबार खुल जाने की आशा है। प्रान्तीय सरकार ने नवयुवकों को कारबार में लगाने के लिये कई कामों को सीखने के लिये छात्रवृत्तियां देने और काम सीखे हुए लोगों को छोटे मोटे कारबार चलाने के लिये धन से सहायता देने का भी प्रबन्ध किया है।